Prix de ce N° trois francs

Vie au Grand Air

21me Année
20 Janv. 1920

DANS CE NUMÉRO :

LE MATCH DE RUGBY FRANCE-ÉCOSSE

Editions Pierre Lafitte

La Vie au
Grand Air

DANSE RYTHMIQUE

Toute de charme et de souplesse, la danse rythmique appartient à la grâce et au sport, mais encore faut-il savoir la pratiquer selon des principes assez peu répandus. Ce groupe de Femina-Sport *comprend Mlles Liébrard, J. et Th. Brulé et Gaven.*

SOMMAIRE

20 JANVIER 1920

DANSE RYTHMIQUE 1
HOCKEY. — LE MATCH POSSIBLES-PROBABLES 2
SOUVENIRS SUR CARPENTIER, *par F. DESCAMPS* 3, 4, 5, 6
LA VALEUR EXACTE DE JACK DEMPSEY, *par J. MORTANE* .. 7, 8, 9, 10
LA PRÉPARATION OLYMPIQUE, *par le Dr BELLIN DU COTEAU* 11, 12
GEORGES CARPENTIER A LA *V. G. A.* 13
SOUS LES COCARDES.. 13
LA SUPPRESSION DU GRAND PRIX DE 1920, *par C. LAVILLE* 14
LA FIN DU CRAN DE MIRE, *par BULL'S EYE* 15, 16
MICH-CINÉMA 17, 18
LES COURSES A VIRAGE, *par E. TOULOT* 19
LE CHEVAL-VAPEUR DE RENFORT, *par C. LAVILLE*.. 20
LA CHIRURGIE SPORTIVE, *par le Dr Jacques DEDET* 21, 22
L'OLYMPIQUE BAT LE S. C. U. F. 23
LE BOL D'OR, *par J.-C. SELS*.. 24
FRANCE-ÉCOSSE; UNE VICTOIRE ALLIÉE, *par J. DEDET.* 25, 26, 27, 28, 29
QUE FAIRE POUR SAUVER L'AVIATION, *par J. MORTANE* 30, 31, 32, 33, 34
LOUIS BLÉRIOT, LE PRÉCURSEUR 35
L'ŒUVRE DES FRÈRES CAUDRON 36
LES APPAREILS MARCEL BESSON 37
LE MOTEUR HISPANO-SUIZA 38
LA MAISON LEVASSEUR. 39
LES AVIONS DE MARÇAY 40
LE MOTEUR SALMSON 41
AU FIL DU MOIS.. 42
LA COUPE DE NOËL 46, 47
LÉON GEORGET GAGNE LE BOL D'OR.. 51
TECHNIQUE SPORTIVE 55
LES SPORTIFS AU THÉATRE 56

Nous donnons dans ce numéro le compte rendu complet du match de rugby France-Écosse, joué le 1er janvier. Nos lecteurs savent que notre formule consiste à publier dans chaque numéro les résultats du mois précédent, mais pour une partie aussi importante, nous avons cru bon d'agir comme nous l'avions fait pour le match Carpentier-Beckett.

Nos lecteurs trouveront plus loin un article qui ne manquera pas de les intéresser. Le manager de Georges Carpentier, le populaire François Descamps, y retrace les débuts de la carrière de son poulain.

Éditions Pierre Lafitte

LE NUMÉRO TROIS FRANCS
ÉTRANGER PORT EN PLUS
ABONNEMENTS POUR 12 NUMÉROS
FRANCE, 32 Fr. ÉTRANGER, 38 Fr.

DIRECTEUR-FONDATEUR : PIERRE LAFITTE

20 JANVIER 1920 ◇ N° 850
DIRECTION : 90, CHAMPS-ÉLYSÉES
PUBLICITÉ : Sté Nlle DE PUBLICITÉ
11, Bd DES ITALIENS, PARIS.

TOUS DROITS DE REPRODUCTION ET DE TRADUCTION RÉSERVÉS POUR TOUS PAYS, COPYRIGHT JANVIER 1920 BY LIBRAIRIE HACHETTE, PARIS.

HOCKEY

POSSIBLES CONTRE PROBABLES

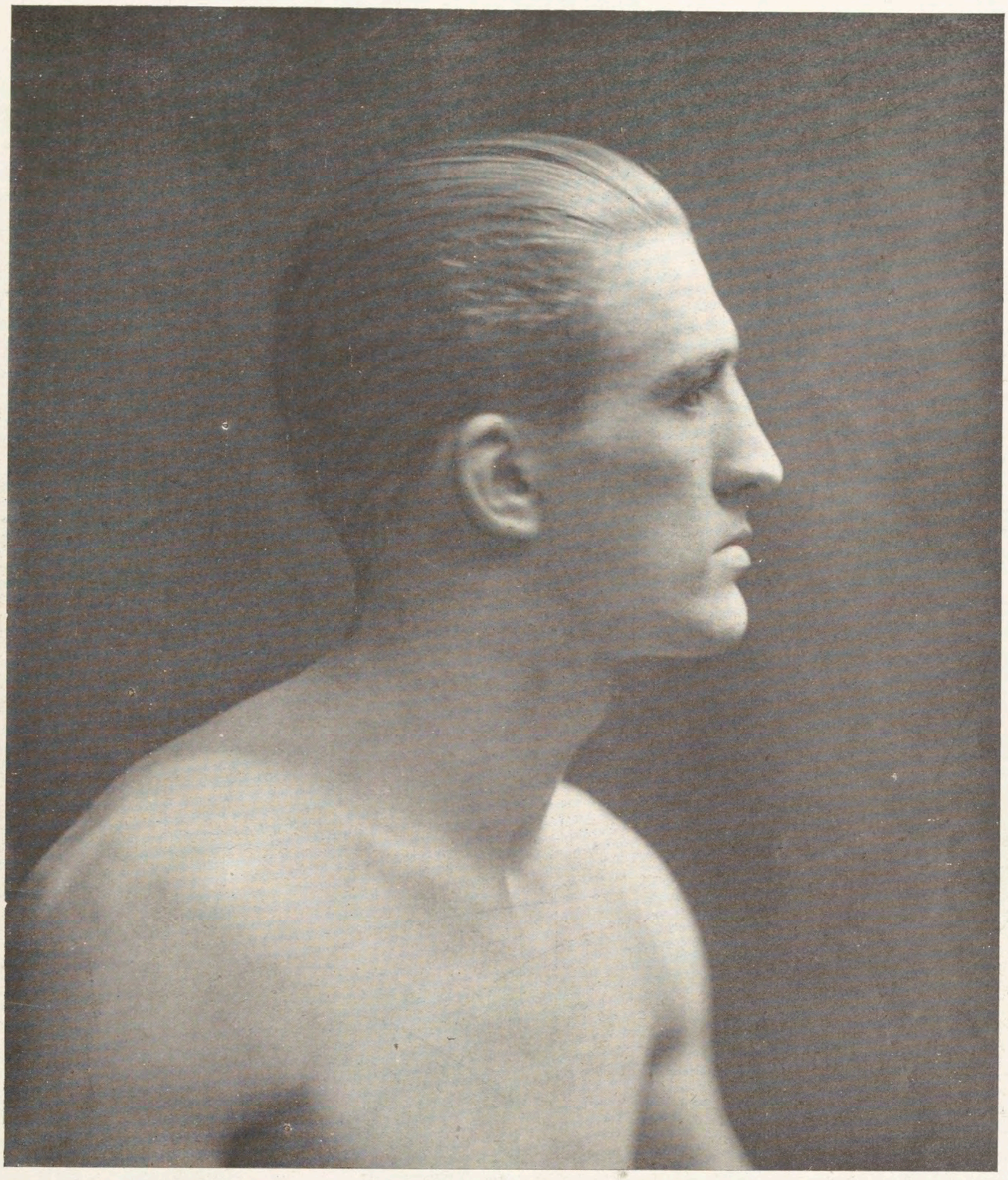
1. Engagement à l'aile droite. Rabillonel (Probables), s'apprête à descendre vers les buts des Possibles.

2. Engagement à l'aile droite entre Bede et Cornu. L'avant gauche Czazkowki s'apprête à recevoir une passe.

3. Dans le cours du jeu.

4. Un " corner " contre l'équipe des Possibles.

Le 13 décembre, au Stade Jean-Bouin, s'est disputé le match Possibles - Probables de hockey, afin de former l'équipe représentative de Paris. Après une partie remarquablement vite les Probables gagnèrent par 3 buts à 2.



(PHOT. BERGER.)

GEORGES CARPENTIER

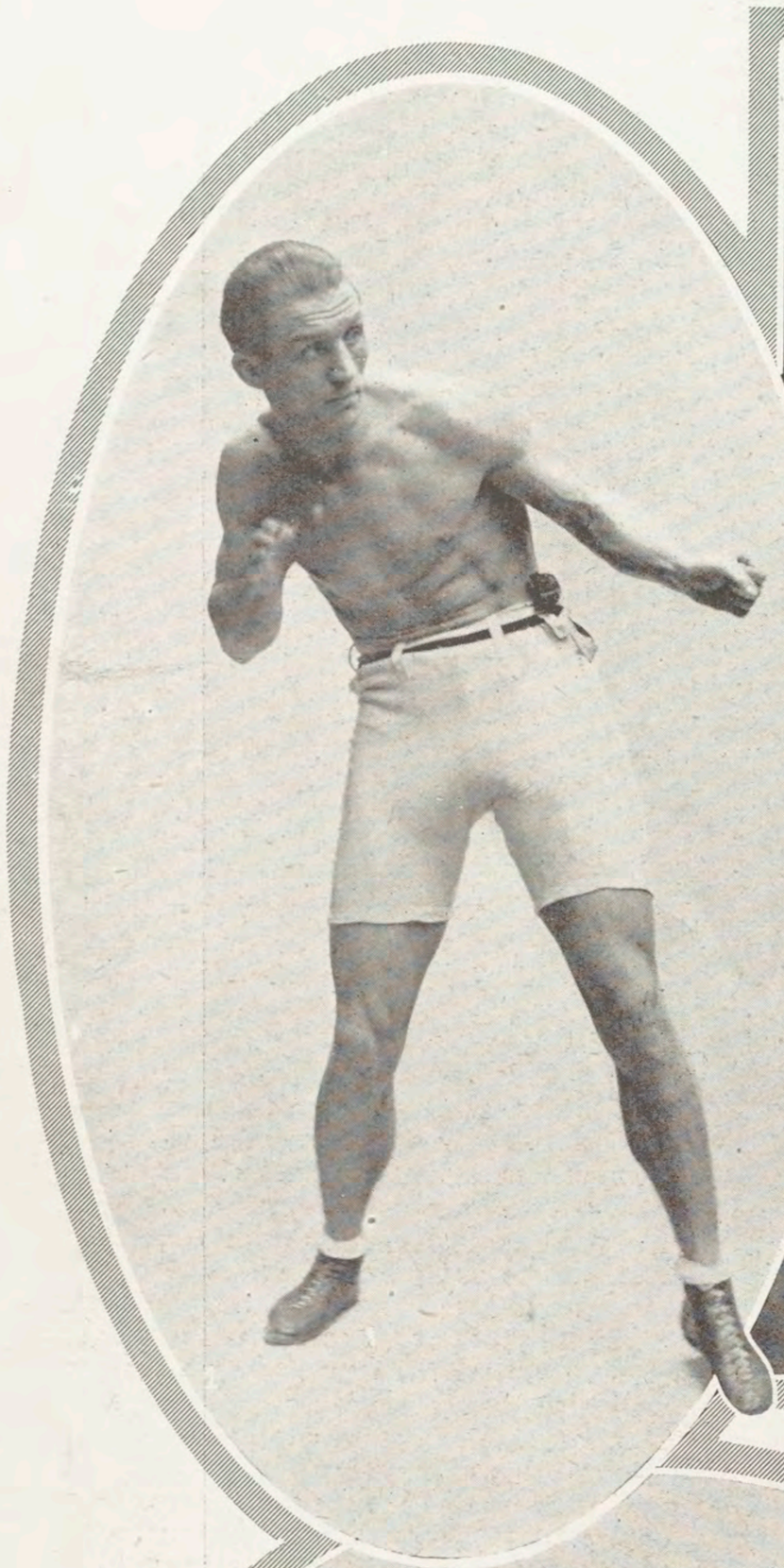
Georges Carpentier rencontrera-il Jack Dempsey, à quelle époque, pour quelle bourse ? Quel sera l'impresario ayant la bonne fortune d'organiser ce combat qui battra tous les records de prix accordés à des boxeurs... et certainement aussi ceux des recettes ? Telles sont les questions que se posent à l'heure actuelle tous les sportsmen.

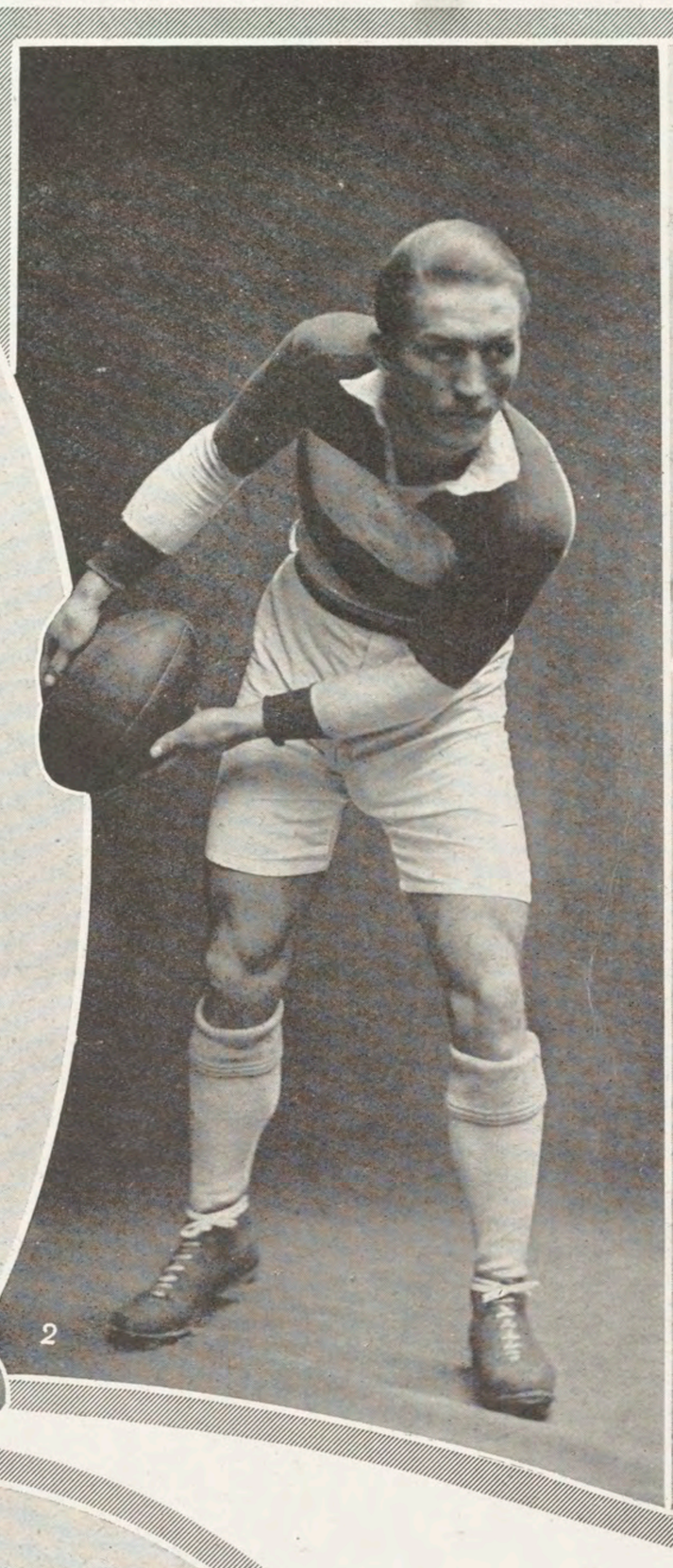
SOUVENIRS SUR CARPENTIER

Par François Descamps.

N'ATTENDEZ pas de moi le récit du match Carpentier-Beckett. Vous savez tous comment il se passa. Peut-être mieux encore que moi. Je m'occupais en effet de tout préparer et de tout ranger dans le coin de Georges, lorsqu'une rumeur me fit lever la tête... Le combat était terminé. Une fois de plus, mon poulain avait vaincu. Non, je ne vous parlerai point des derniers matches. La *Vie au Grand Air* m'a dit : « Pourriez-vous nous donner quelques souvenirs sur Carpentier. » J'ai accepté parce que, vous comprenez, je ne manque jamais une occasion de parler de mon jeune prodige. Car il restera toujours un jeune prodige. On a tellement pris l'habitude de le traiter ainsi que lorsqu'il se retirera du ring, on le considérera encore comme tel : il rappelle ces pianistes qui commencent leur carrière en jouant en pantalon court et conserve cet accoutrement jusqu'à 55 ans !

Le Carpentier dont je tiens à vous entretenir n'est pas le vainqueur des Bombardier Wells, Gunboat Smith et autres Beckett. Vous le connaissez aussi bien que moi. Je préfère lever le voile sur les débuts de celui qui étonne le monde aujourd'hui. Et, sans fatuité, j'aime assez remuer ces parcelles du passé : elles prouvent en somme que s'il y a un Georges Carpentier, c'est beaucoup parce qu'il y a eu un François Descamps.





2

3

4

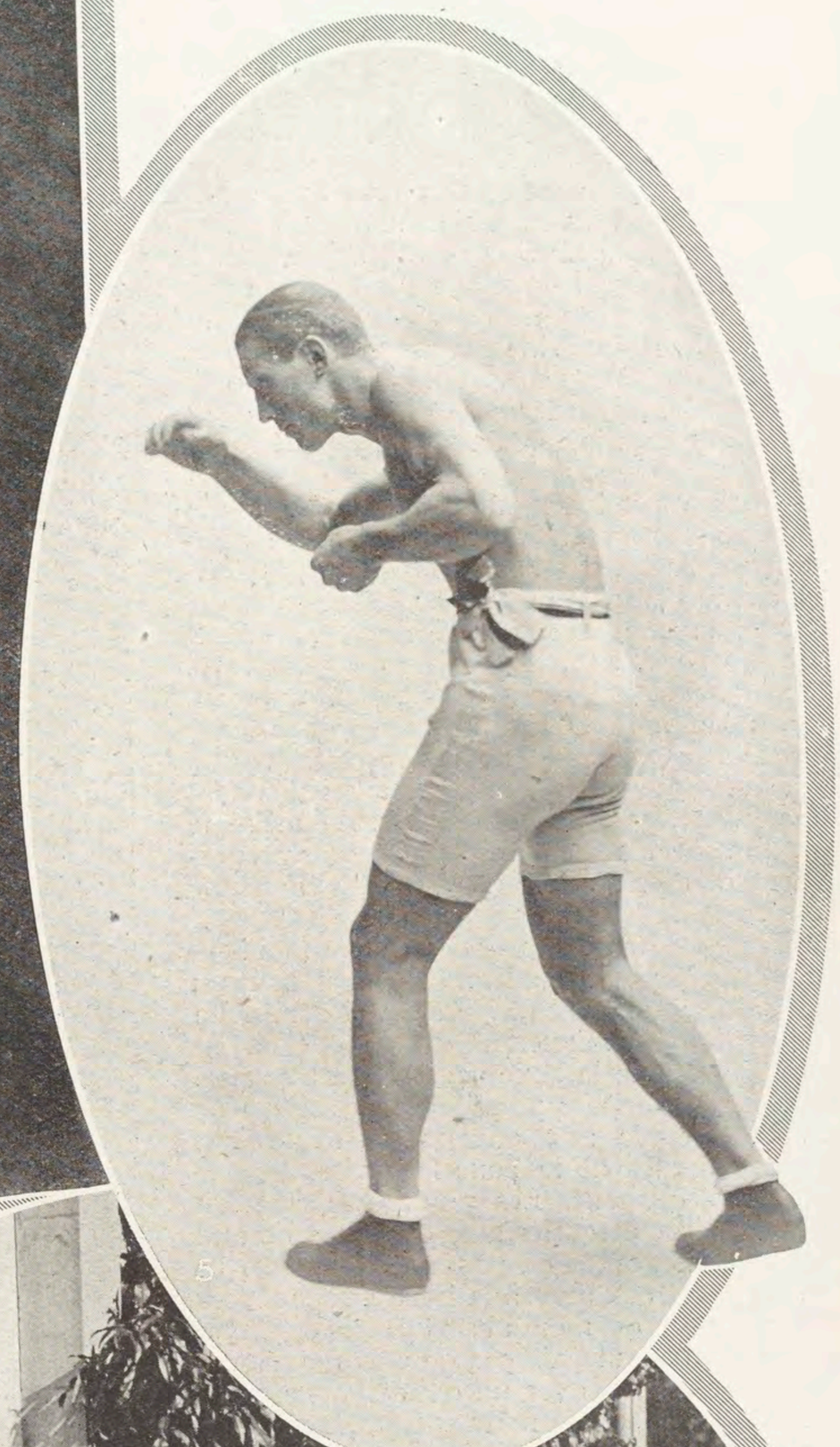
GEORGES CARPENTIER

Georges Carpentier n'est pas simplement boxeur. On sait qu'il a gagné la médaille militaire à la guerre dans l'aviation, ce qui prouve qu'il fut aussi un héros. Mais, en sport, il est un éclectique, c'est ainsi que le rugby et la course à pied sont ses passe-temps préférés. — 1 et 5. Deux gardes de Carpentier. —

J'exagère ? Vous ne me croyez pas ? Asseyez-vous et causons.

Lorsque le champion d'aujourd'hui naquit à Liévin, le 12 janvier 1894,dans la grande et laborieuse cité de la fosse nº 3, personne, je vous le jure, ne pouvait supposer qu'il deviendrait un jour un pugiliste célèbre. Rien, je vous l'affirme, absolument rien ne pouvait le faire prévoir. C'est curieux, n'est-ce pas ? mais c'est ainsi. Et si j'avais pu vous dire qu'il était venu au monde en garde de boxe, je n'aurais pas manqué d'insister sur ce point d'histoire, mais je ne veux pas bluffer.

La première année de l'existence de Georges s'écoula dans les « corons » où s'alignent, en longues files, les petites maisons de briques rouges abritant les familles de mineurs. Comme tous les petits qui naissent dans ces ruches ouvrières, l'avenir le destinait inéluctablement à descendre, le moment venu, dans l'abîme où son père



(PHOT. BERGER.)

L'ATHLÈTE COMPLET

2 et 4, Carpentier footballer. — 3. Carpentier quêtant avec Géo André au profit d'une bonne œuvre, au cours d'une réunion d'athlétisme. — 6. Carpentier, coureur de vitesse. — 7. Carpentier intime, avec ses deux grands amis : la petite fille de François Descamps et son chien.

allait, chaque jour, demander à un pénible labeur le pain de la famille.

Comme ses deux frères aînés, Georges Carpentier devait donc être mineur et non point boxeur. Il n'aurait jamais connu l'ivresse des apothèoses où des épaules amies donnent le mal de mer, où l'empressement des admirateurs déchire les vêtements, cabosse les chapeaux — c'est si beau la gloire ! — si un événement n'était venu modifier soudain le cours de sa destinée. Un véritable roman cinématographique, je vous le dis !

Il était un grand garçon d'un an, lorsque son père quitta la mine et vint se fixer à Lens comme chauffeur à la brasserie Courtin. De là, le surnom de « Lensois » qu'on ne cesse d'accorder à Georges au grand dam des « Liévinois » qui revendiquent

leur bien et sont toujours froissés de se voir oubliés lorsqu'il s'agit de leur héros national. Donc, lorsque vous irez dans le Nord, du côté de Liévin, ne commettez jamais la faute de traiter Georges de « Lensois » si vous ne désirez pas être traité de façon peu urbaine.

Dès qu'il put marcher, Carpentier fut mis à l'école maternelle. Là encore, rien ne permettait de prévoir sa vocation. Ce fut ensuite l'école communale. " La lueur dans la nuit ", ainsi pourrait s'appeler cet épisode du film ! Turbulent, insupportable, cherchant noise à tous ses condisciples, désobéissant, hargneux, tel était l'élève Georges Carpentier. De l'avis de ses maîtres, c'était un véritable diable à quatre dont on ne pouvait venir à bout. Il était la terreur de tous ses professeurs, le fléau de ses camarades. Sa présence dans une classe suffisait à la rendre impossible. De plus — noblesse et destinée obligent — il avait le coup de poing facile et, dès cette époque, remporta un certain nombre de belles victoires sur des adversaires variés, sans se soucier de la bourse du vainqueur. Le direct au nez était son fort ! Courageusement d'ailleurs, il avait le soin de choisir ses adversaires parmi les plus grands.

Pour un tel tempérament, il fallait des distractions sportives. Ses parents le comprirent. Aussi, dès l'âge de neuf ans, entrait-il comme pupille à la Société de gymnastique, la *Régénératrice,* de Lens. Elle était dirigée par un brave homme de professeur, bon garçon, boxeur à ses moments perdus, qui allait à Paris chaque année disputer le tournoi des maîtres. Il avait un certain nombre d'élèves auxquels il inculquait aussi bien qu'il le pouvait, les principes sportifs: Il était aimé et ne songeait qu'à faire son devoir proprement et loyalement. Il s'appelait François Descamps.

François Descamps — car c'était moi ! — éprouva le plus grand mal à venir à bout du diablotin qui devint par la suite si docile. La façon dont je m'aperçus des dispositions de mon élève pour la boxe vaut d'être rappelée.

La *Régénératrice* possédait une section de boxe, réservée aux adultes qui s'initiaient aux méthodes de la boxe française, la seule alors en honneur. Les pupilles étaient, en général, fort attentifs aux exercices et aux assauts des grands et, pendant les poses, ils s'essayaient eux aussi à la boxe, en ayant soin de profiter de mon absene, bien entendu. Car je ne me souciais pas de voir mes élèves rentrer chez eux avec un œil au beurre noir, ce qui m'aurait fait maltraiter d'importance par leurs parents.

Mais ceux qui connaissent la région du Nord n'ignorent pas que, quand l'heure de la récréation retentit, il est d'usage de se rendre au cabaret et de vider une ou deux pintes de bière. C'était le moment attendu par les gamins de la *Régénératrice* pour se livrer au sport que je leur défendais.

Un jour, rentrant inopinément à ma salle, qu'aperçois-je ? Le petit Georges, les gants aux mains, s'escrimant contre un grand, déjà quelque peu endommagé, auquel il décrochait un magistral coup de pied de figure.

Mon arrivée produisit l'effet du tonnerre ! Georges resta pétrifié et tremblant. Il était convaincu que j'allais le punir. Dame, je faisais les gros yeux, mais j'avais été tellement stupéfait de la souplesse et de l'agilité du bambin que je ne songeai même pas à le réprimander. Je m'approchai doucement, le pris par l'oreille et lui dis :

« Tiens ! tiens ! Voudrais-tu par hasard faire de la boxe ! »

Encore ému, l'enfant ne répondit pas, mais ses yeux parlèrent pour lui. Le sort en était jeté : la Providence elle-même m'avait fait pénétrer dans la salle plus tôt que je ne le devais.

Désormais, le petit Georges ne vivait plus que pour la boxe, encouragé et soutenu par moi qui avais deviné tout le parti que je pourrais tirer de ses remarquables qualités.

Je le fis travailler en section avec les adultes et, en peu de temps, il devint leur égal. Trois mois après, il en était le coq, quoique poids encore mouche. Personne ne pouvait se mesurer avec lui. C'est pourquoi je l'engageais dans le championnat régional de boxe française qui devait se disputer à Béthune, le 4 décembre 1906.

FRANÇOIS DESCAMPS

La gigue de François Descamps est aussi célèbre que le coup de poing de Georges Carpentier. Elle se manifeste après chaque victoire du champion.

C'était son début en public : sur la grande place de Béthune, en ce jour de Sainte-Barbe, fête très en honneur chez les mineurs, la foule était considérable. Dans cette compétition, il n'y avait pas de catégories. Les vingt engagés se mesuraient les uns contre les autres sans distinction de poids. Ce qui n'empêcha pas Carpentier de se classer second. Dans sa demi-finale, il réussissait même l'exploit peu banal, à 12 ans et pesant 35 kilos, de battre le caporal d'escrime du 73e de ligne, un certain Legrand, qui faisait 71 kilos sur la balance. On devine l'ovation réservée au garçonnet. Personne n'en voulait croire ses yeux. On criait déjà au miracle et le plus étonné fut le pauvre militaire perclus et couvert de horions. A sa rentrée à la caserne, les quolibets ne manquèrent pas de pleuvoir sur lui. On le traitait de petite fille lui que, jusque-là, on avait regardé avec admiration comme le fort en boxe et en escrime. Quel camouflet ! Ah ! si Legrand avait pu savoir ce que deviendrait Carpentier, il aurait tiré une certaine fierté de son échec !

Ce triomphe initial nous fut un précieux encouragement. Je n'hésitais pas à faire affronter des épreuves plus dures à mon poulain et, le 9 mars de l'année suivante (1907), je l'engageais dans le championnat du monde amateurs (boxe française) à Paris.

Cette fois, il y avait des catégories. Carpentier appartenait à celle des poids plumes qui allait jusqu'à 50 kilos. Il pesait toujours 35 kilos et, malgré ce terrible handicap, parvenait à se classer troisième et n'était battu que par Mazoire, âgé de 20 ans. Ce résultat fut chaleureusement applaudi. La foule était émerveillée par l'ardeur du brave petit enfant dont la première photographie en boxeur était prise par la *Vie au Grand Air,* honneur que Georges n'a jamais oublié. La Fédération Française des Sociétés de boxe lui décernait une médaille d'or, pour son courage.

La même année, le 4 décembre, mon élève gagnait, à Béthune, le championnat du Pas-de-Calais, battant dans la finale Wetinck, champion du Nord des poids légers. Il y avait 16 engagés.

Le 11 mars 1908, à Paris, il était proclamé champion du monde amateur de boxe française. Ce succès clôturait la série de ses victoires dans le sport national et dans l'amateurisme.

La boxe anglaise commençait à être en honneur. Les performances de mon poulain laissaient supposer qu'il devait exceller dans cette nouvelle méthode. J'avais la conviction qu'une brillante carrière s'ouvrait devant lui. Mais il fallait s'y adonner sans réserve. Une difficulté surgit alors qui faillit tout compromettre et anéantir nos belles espérances.

Celui qui sait l'amour que le mineur ressent pour sa profession ne sera pas étonné d'apprendre que le père de Carpentier rêvait pour son fils un tout autre avenir. Ce « déraciné » de la mine ne pouvait pas comprendre qu'à Lens, on put arriver à vivre en donnant des coups de poing, alors que tout le monde gagne sa vie en allant dans la fosse. Les deux aînés étaient mineurs : Georges devait être mineur ! Il aurait bientôt 14 ans, il était temps d'en faire un « galibot », on allait lui prendre son livret.

Quand je parlai de consacrer tout le temps de Georges à s'exercer à l'étude des mystères de la boxe, le brave homme jeta les hauts cris. La mère, avec cette intuition que possèdent les mamans, fut mon alliée et intervint. Peine perdue.

Enfin, on trouva un compromis.

Pendant les six premiers mois de son apprentissage de mineur, Georges devait toucher le fabuleux salaire de vingt sous par jour : je pris l'engagement de verser à sa famille, pendant ces six mois, le franc quotidien du « galibot ». Le semestre écoulé, on verrait. Cette période fut bien employée et le père de Carpentier, au bout de ce temps, ne parla plus d'envoyer son fils à la fosse !

Le 1er novembre 1908, mon poulain gagnait son premier combat de professionnel. Le 4 décembre 1919, il battait Beckett en 1 m. 14 et on entrait en pourparlers avec lui et moi pour le championnat du monde des poids lourds. Entre temps, il recevait la Médaille militaire à la guerre comme aviateur.

Telle fut sa vie. Vous voyez comme elle est simple !

FRANÇOIS DESCAMPS.

JACK DEMPSEY INTIME

Le champion du monde des poids lourds Jack Dempsey, vainqueur de Jess Willard, sera le prochain adversaire de Georges Carpentier. De ce poids lourd, on ne sait que peu de chose. Sa carrière assez courte est comme celle des athlètes de sa catégorie : elle n'indique pas de façon précise sa valeur. Peut-être est-ce un grand champion, peut-être s'effondrera-t-il sous le poing de notre représentant dont la science et la puissance sont la conséquence d'un record important dans toutes les catégories de la boxe de poids mouche à lourd.

1. Le champion du monde Jack Dempsey chez lui. — 2. Aux champs.

1

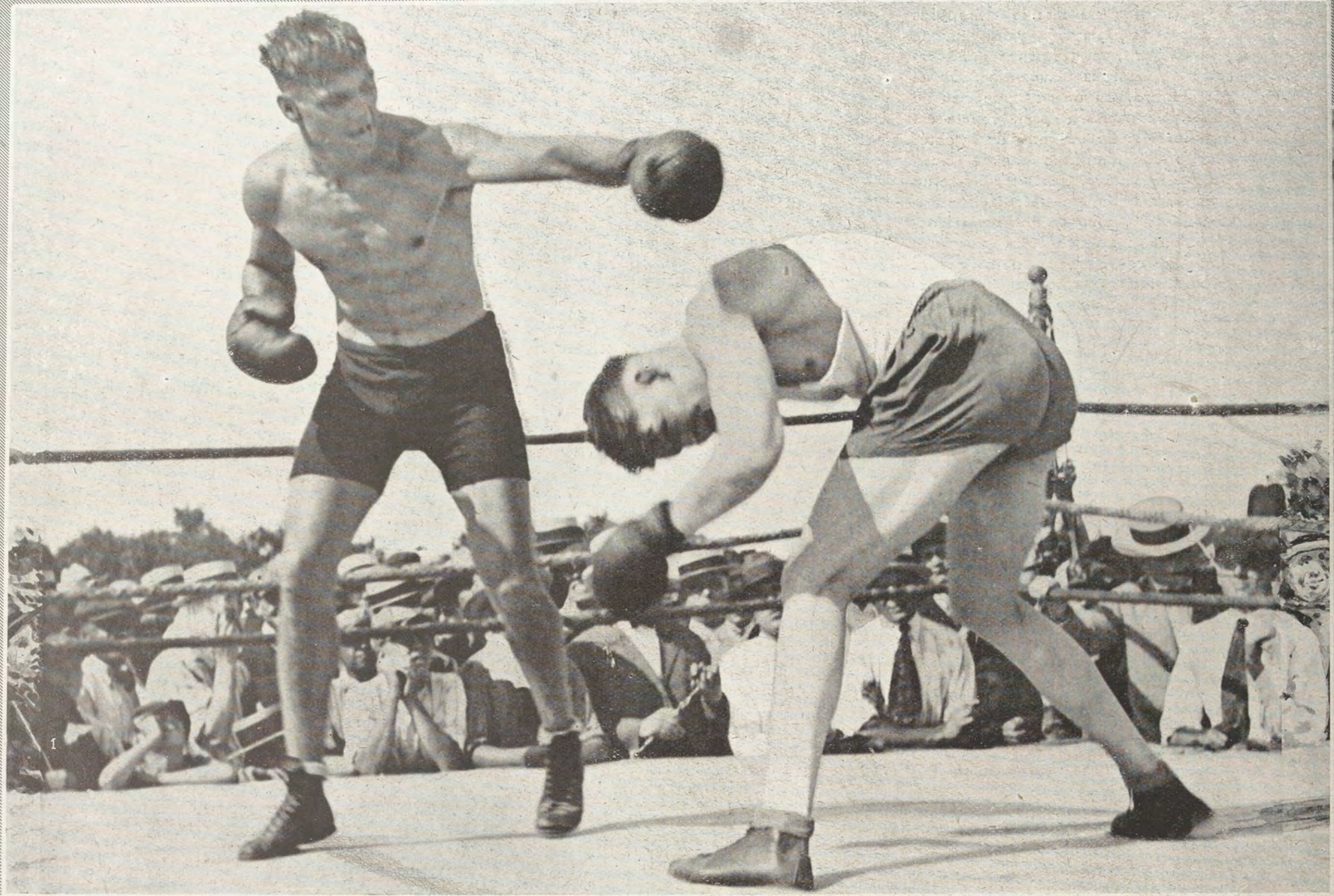
2

La valeur exacte de Jack Dempsey

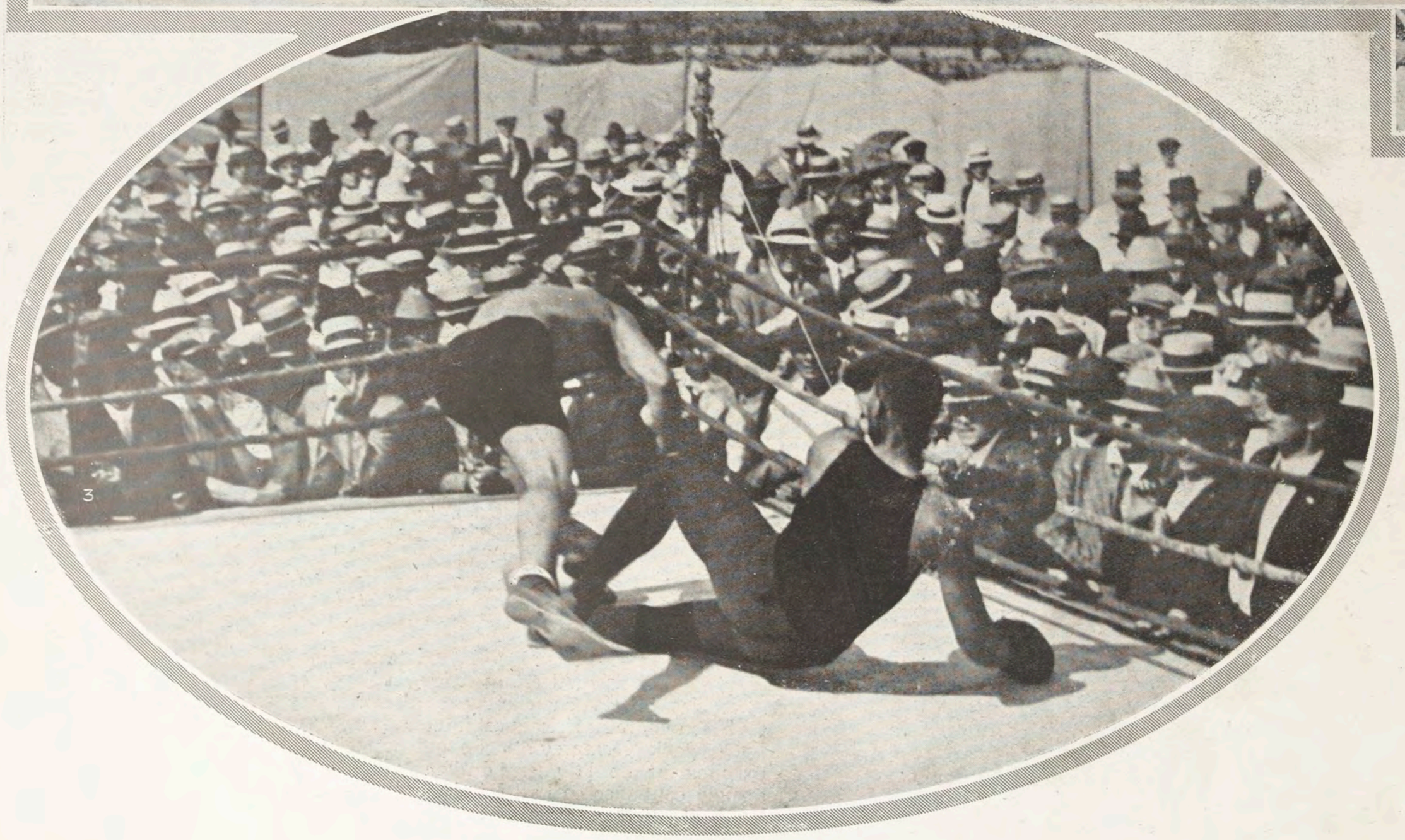
Par Jacques Mortane.

JACK DEMPSEY est le point d'interrogation de la boxe.

Depuis qu'il est question de l'opposer à Georges Carpentier, tous les sportsmen cherchent à avoir des renseignements sur lui. Le moindre Américain est interrogé anxieusement : « Que pensez-vous de Jack Dempsey ? » Ce qui rappelle la caricature faite par Huard au moment de la guerre du Transvaal : « Mon fils qui sait l'anglais n'a aucune confiance en lord Kitchener ! » Je vous avoue loyalement que les Yankees pouvant parler de l'actuel champion du monde de façon sérieuse ne sont pas légion.



1



3

JACK DEMPSEY AU TRAVAIL

1. Jack Dempsey, à son camp d'entraînement de Toledo (Ohio) travaille avec Keller Ducks avant son match contre Willard. — 2. Jack Dempsey s'entraîne en public. — 3. Jack Dempsey réussit à envoyer au sol le nègre Tate, son entraîneur. — 4. Le 4 juillet 1919, Jack Dempsey rencontrait Jess Willard à Toledo. Le match durait trois reprises, mais en réalité Willard avait été knock-out à la première.

Jack Dempsey a eu la chance d'être opposé à une sorte d'éléphant malhabile, pesant 115 kilos, mesurant 1 m. 98 qui avait sa place plus normalement marquée dans la galerie des phénomènes de Barnum que dans un ring. Ce Jess Willard avait rencontré un Jack Johnson décrépi et l'avait battu en vingt-six reprises. C'était en 1915. Depuis cette époque jusqu'au 4 juillet 1919, il n'avait remis les gants que pour un match sans décision contre Frank Moran, en 1916. Tel était le champion du monde que Dempsey avait mission d'abattre. Il y réussit avec rapidité, mais l'ignorance de Jess Willard, paré du titre officiel, suffit-elle à prouver la valeur de son vainqueur ?

Ah ! où sont les champions du monde d'antan : Sullivan, Corbett, Fitzsimmons, Jeffries ? Qu'avaient-ils fait à la fée de la boxe pour être remplacés par des Burns, Johnson et autres Willard ?

D'ailleurs entre ces deux catégories, une séparation a été faite, nette, précise. Les quatre premiers se sont battus, n'ont pas connu les marchandages d'aujourd'hui et savaient boxer. Jeffries se retira du ring sans mettre son titre en jeu. Il le donna et Tommy Burns le recueillit au passage ! Je passe sous silence l'affaire commerciale faite par le vétéran retraité Jeffries lorsqu'il accepta de rencontrer le nègre Jack Johnson.

Jadis les champions avaient de l'envergure, ils s'imposaient par des victoires probantes. Maintenant n'importe quel gros homme est découvert par un manager habile et doit devenir une étoile. Quelques matches faciles, puis l'effondrement, le silence : l'apprenti-champion retourne à son métier manuel qu'il n'aurait jamais dû quitter ou bien devient un pilier de cabaret, car il lui répugne à lui, qui aurait pu connaître la célébrité, d'aller retrouver ses camarades moins gras, moins grands, mais plus heureux.

Georges Carpentier est digne de l'âge d'or du pugilisme. Lui au moins est un boxeur. Il s'est imposé par sa science et, avantage considérable, secret de toute sa valeur, il est passé par toutes les catégories de la boxe depuis celle des poids mouches. Il a grandi, il pris du poids, mais a toujours conservé sa vitesse, sa souplesse et son agilité. Il est devenu plus puissant, il a la même vivacité. Et puis, malgré sa jeunesse (il va avoir vingt-six ans) il a une carrière de quinze ans derrière lui.

Mais Dempsey ?

A vrai dire, l'opinion ne peut lui être très favorable et justement à cause de la rapidité de ses succès, ce qui, au premier abord, peut sembler paradoxal. Voyons son record :

1915.	
Bat Kid Hancock, knock-out	1 round.
» Billy Murphy, knock-out	1 »
» Chief Gordon, knock-out	6 »
» Johnny Person, knock-out	7 »
» Anamas Campbell, knock-out	3 »
» Joe Lyans, knock-out	9 »
» Fred Woods, knock-out	4 »
» Johnny Sudenberg, aux points	10 »
» Terry Kellar, aux points	10 »
» Andy Anderson, aux points	10 »
Battu par Jack Downey, aux points	4 »
Contre Jack Downey, match nul	4 »
Contre Johnny Sudenberg, match nul	10 »
1916.	
Bat Geo Copelin, knock-out	7 rounds
» Andy Mally, knock-out	3 »
» Two Round Gillian, knock-out	1 »
» Jack Downey, knock-out	2 »
» Black Bear Cat, knock-out	1 »
» Jim Johnson, knock-out	1 »
» Geo Christian, knock-out	1 »
» Jack Cohen, knock-out	4 »
» Joe Bonds, knock-out	10 »
» Dan Ketchell, knock-out	5 »
» Bob York, knock-out	4 »
» Bert Kenny, aux points	10 »
» John Johnson, aux points	10 »
Contre Andy Mally, match nul	20 »
1917.	
Battu par Jim Flynn, *knock-outé*	1 round.
Bat Willie Mehan, aux points	4 »
» Al Norton, knock-out	1 »
Contre Willie Mehan, match nul	4 »
Bat Charlie Miller, knock-out	1 »
» Bob Mac Allister, aux points	4 »
» Gunboat Smith, aux points	4 »
» Carl Morris, aux points	4 »
1918.	
Bat Jack Mac Carthy, knock-out	1 round.
» Bob Devere, knock-out	1 »
Bat Porky Flynn, knock-out	1 »
» Fred Fulton, knock-out	1 »
Battu par Willie Mehan, aux points	4 »
Bat Terry Keller, knock-out	5 »
» Battling Levinsky, knock-out	3 »
Bat Porky Flynn, knock-out	1 round.
Sans décision contre Billy Miske	6 »
Bat Gunboat Smith, knock-out	2 »
1919.	
Bat Tommy Mionce, knock-out	3 rounds
» Jess Willard, knock-out	3 »

Jack Dempsey a donc combattu 47 fois et son record s'établit ainsi : 30 victoires par knock-out, 9 aux points, 4 matches nul, 1 sans décision, 2 défaites aux points, 1 défaite par knock-out.

AVANT D'ÊTRE CHAMPION DU MONDE

De gauche à droite, Ike Dorgan, le champion Jack Dempsey, son manager Jack Kearns et Tex Rickard, organisateur du match.

Les victimes de Jack Dempsey sont surtout de nobles inconnus. Parmi eux, par un seul champion à part Gunboat Smith que les Américains prétendaient « fini » après la victoire que remporta sur lui Carpentier en juillet 1914. Or, en 1917, Dempsey le bat seulement aux points en 4 reprises, alors que Carpentier l'avait bel et bien knock-outé en ce nombre de rounds à Londres. On se souvient que notre représentant fut frustré de ce succès et ne gagna qu'au sixième par disqualification. Je sais bien qu'en 1918, Dempsey battit Gunboat Smith en deux reprises, mais il y avait déjà longtemps que le vaincu ne faisait plus rien.

En ce qui concerne Battling Levinsky, knock-out en trois rounds, notons que ce boxeur, d'ailleurs redoutable, n'est qu'un poids mi-lourd. Fred Fulton prétendit toujours avoir été frappé au moment où il croyait que Dempsey venait lui serrer la main. Son vainqueur ne lui accorda jamais sa revanche !

On a dit que Willie Mehan était un boxeur de troisième ordre. Jack Dempsey l'affectionne cependant comme adversaire puisqu'il le battit aux points en 4 rounds, puis fit match nul avec lui, en 1916. Il le connaissait, savait ce qu'il valait ; nous ne pouvons donc croire les bruits qui circulèrent après la défaite du champion actuel, battu aux points en 4 reprises par le même Mehan (1918). On a prétendu que Dempsey ne s'était pas entraîné. Nous pensons le contraire, sinon il serait un bien piètre pugiliste.

Que reste-t-il ? Le championnat du monde ? Cette parodie avec cette outre boursoufflée qu'était Jess Willard ? Allons donc ! Dempsey n'a fourni 20 reprises qu'une fois au cours de sa carrière. Et c'était pour faire match nul avec Andy Mally qu'il avait auparavant mis knock-out en 3 rounds. Vous ne connaissez pas Andy Mally ? Moi non plus ! Le champion n'a atteint 10 reprises que 7 fois.

Carpentier a vaincu Wells en 73 secondes et Beckett en 74, mais il a prouvé — surtout avant d'être poids lourd — que les longs combats le voyaient aussi combatif, vers la fin qu'au début.

Si le combat se prolonge entre Dempsey et lui, l'Américain pourra-t-il suivre l'allure ? J'en doute. Donnons les mensurations des deux rivaux :

	Jack Dempsey	Georges Carpentier
	—	—
Poids	85 kilos.	77 kilos.
Taille	1 m. 79	1 m. 76
Envergure	1 m. 95	1 m. 88
Poitrine	1 m. 10	1 m. 02
Ceinture	0 m. 85	0 m. 74
Biceps allongé	0 m. 36	0 m. 31
Biceps replié	0 m. 39	0 m. 33
Cuisse	0 m. 58	0 m. 57
Mollet	0 m. 45	0 m. 38
Cou	0 m. 44	0 m. 38

Dempsey, né le 16 juin 1895, boxe depuis 1915.

Tel doit être l'adversaire de Georges Carpentier. Nous croyons sincèrement que notre représentant, aura raison comme Jim Flynn, en quelques coups de poings.

Cet optimisme semblera peut-être exagéré, mais demandez donc à Beckett, s'il ne le partage pas. — Jacques Mortane.

DES COMPÉTENCES, ENFIN !

La Commission de Préparation Olympique d'Athlétisme n'est pas composée de "comitards", selon l'habitude. Bellin du Coteau (1), Louis de Fleurac (2), Ragueneau (3), Michel Renard (4) connaissent l'entraînement et le soulier à pointes autrement que par ouï-dire. Quelle révolution !

LA PRÉPARATION OLYMPIQUE

Par le Dr Bellin du Coteau.

La participation de la France aux Jeux Olympiques date de 1906 ; participation vraie ; non que nous méconnaissions les performances antérieures de Lermusiaux, mais, c'est pour la première fois à Athènes, il y a de cela treize ans, qu'une équipe française numériquement importante représenta notre pays dans la compétition internationale.

Ne nous appesantissons point sur un historique dont il n'y a aucune raison d'être fier : Londres, Stockholm, les toutes récentes épreuves du Stade Pershing ont vu des victoires américaines, suédoises, anglaises, mais le pavillon national n'a été hissé que trois fois sur un ensemble de cinq cents épreuves athlétiques. Ne nous y trompons pas, ne nous leurrons pas d'illusions : l'athlétisme fut et demeure la vraie manifestation olympique. Notre cousin assez éloigné — le yachting à voile — et notre parent plus proche le football ne sont que vulgaires comparses en regard du 400 mètres ou du Marathon.

ÊTRE OU NE PAS ÊTRE... A ANVERS. 1920 connaîtra l'Olympiade d'Anvers. Dès avant le meeting inter-alliés du stade Pershing auquel ne participèrent ni les Suédois, ni les Anglais, nous posâmes la question de savoir si la France devait ou pouvait, ce qui revient au même, y être dignement représentée.

L'abstention est une manifestation bien platonique, tout à l'opposé du psychisme sportif : les sportsmen français doivent être au départ. Cependant, peuvent-ils prendre ce départ sans aucune chance de réussite ? Le sport impose l'égalité des chances entre les concurrents. Lutterons-nous à armes égales ? Sinon les athlètes français, c'est-à-dire la France, ne seront-ils point ridicules ? Quand un pays a gagné la guerre, ce qui n'est certainement pas plus difficile que de gagner des Olympiades, il doit, à tout le moins, se comporter honorablement.

COMPARAISONS. La comparaison doit être faite avec les nations qui depuis leur rénovation ont cueilli régulièrement le laurier olympique : Américains, Suédois, Anglais, pour ne parler que de ceux-là. Comparaison qui ne saurait manquer d'être fertile en enseignements.

La préparation olympique dans ces pays bienheureux où le sport a droit de cité... et de village, se limite à une préparation olympique pure et simple. Entendons par là que le manager américain n'a nul besoin de se préoccuper du recrutement des olympiens futurs. La révélation est en quelque sorte automatique. La vulgarisation est telle que les championnats universitaires et les championnats nationaux sélectionnent bon an mal an un nombre important de sujets d'élite. En d'autres termes, le lot des gagnants de ces championnats pour 1920 donnera l'élite, la vraie, la fine fleur de l'athlétisme national. Regardons maintenant dans notre propre jardin. Ce n'est point médire des camarades, que d'affirmer qu'ils ne sont que des champions relatifs. La masse n'est nullement en France venue à l'idée sportive.

Sans nous arrêter à des raisonnements par trop spéculatifs, constatons que chaque jour nous croisons dans la rue des jeunes gens qui retiennent l'attention du maquignon que nous sommes par une stature imposante, par ce je ne sais quoi qui décèle le champion-né. Où va ce potentiel énergitique ? s'entraîner à la salle ou sur la piste ?

Non, tout prosaïquement au cinéma... ou ailleurs. Constatons le mal sans en chercher pour le moment le remède. En Amérique, en Angleterre, en Suède, ce prédisposé naturel aurait eu toutes occasions de se produire : orienté dès l'enfance, il eut trouvé dans nos joies saines une attirance suffisante pour être à son âge champion de telle ou telle spécialité.

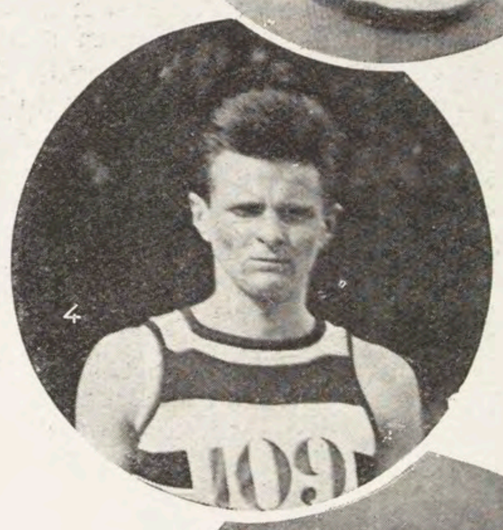
LES PRÉPARATEURS ET LEURS IDÉES. En présence de cet « état de choses » la Commission centrale d'athlétisme, désireuse à tout le moins de ne pas refuser le gant, a désigné une sous-commission de Préparation Olympique composée de Louis de Fleurac, président, Charles Poulenard, Gaston Ragueneau, Michel Renard, docteur Bellin du Coteau. Il nous semble difficile de disserter sur ce choix. Disons cependant que chacun des athlètes précités a connu personnellement l'Olympiade et... la défaite. Peut-être ce simple détail n'est-il pas une mauvaise référence ?

Dans notre esprit deux contingents d'ordre très divers peuvent représenter la France à Anvers : une équipe issue de la sélection actuelle, comprenant, les champions de l'année 1920 avec adjonction de quelques comingmen. Cette équipe pourrait être l'objet d'un entraînement prémonitoire soigné — chose qui n'a jamais été faite — et se présenter aux Olympiades dans des conditions acceptables.

Un autre principe consiste à chercher parmi les non pratiquants de l'athlétisme des révélations, à leur permettre de disputer leur chance, à grossir par là même le lot de nos troupes. Ce deuxième procédé nous

HIER ET DEMAIN
Deux vieux qui seront là à Anvers : Géo André et Charles Poulenard sur la haie de 0 m. 90.

Et quelques jeunes.
2. Seurin
3. Féry
4. Guillemot
5. Tirard



est apparu plus normal. Il impose évidemment un effort assez considérable, mais cet effort ne saurait nuire à l'habituelle production. Donc, nous nous sommes arrêtés à la propagande dans la masse. Nous verrons ultérieurement les difficultés qui se dressent sur cette voie.

Quand nous parlons de révéler des néophytes, nous ne saurions oublier, soit dit en passant, la classe nombreuse des jeunes gens qui se livrent aux exercices physiques, mais que le sport n'a pas encore conquis. Je mets en fait que le jour où les sociétés de gymnastique, organisme puissant, organiseront au cours de leurs meetings des épreuves sportives — j'entends vraiment sportives — certains records français pourraient passer un mauvais quart d'heure.

LE RECRUTEMENT DE LA FOULE. Hélas ! ce ne devrait point être le rôle d'une sous-commission, voire même d'une commission, de faire de la propagande parmi la foule. Il faut cependant constater, que le nombre des jeunes gens qui s'adonnent aux exercices physiques demeure excessivement restreint.

Les causes en sont d'ordre social et l'Olympiade d'Anvers pourrait être une des occasions, non de produire des champions — tâche intéressante, mais d'ensemencer la race — travail nécessaire. Puisque nous soulevons un coin du voile qui recouvre la psychologie de l'adolescent moderne, il nous faut bien constater, que les directeurs de ces jeunes consciences, les responsables de ces mentalités, ont bien mal compris le rôle prépondérant qui pouvait être attribué aux exercices physiques à la période de malléabilité cérébrale. Le sport, s'il n'est institution d'Etat, devrait à tout le moins, être subventionné gouvernementalement. Dans le département des responsabilités, il ne messied pas de dire que les politiciens français ont leur lourde part qu'ils portent avec une insouciante légèreté.

La P. O. sort de son rôle, ne le dissimulons point, quand elle cherche les moyens de persuader à tout Français physiquement capable d'être vainqueur qu'il se doit d'être vainqueur.

LA QUESTION D'ARGENT Le programme de préparation athlétique a été résumé dans ses grandes lignes en un des derniers numéros de la *Vie au Grand Air*. Il serait inopportun d'y revenir alors qu'il attend encore sa réalisation. Rappelons simplement qu'il comporte un certain nombre d'épreuves, de sélection successive, aboutissant à la constitution de l'équipe française laquelle serait soumise pendant la période terminale — deux mois — à un entraînement intensif selon la formule américaine. Il existe — hélas ! — une notable différence entre la matérialisation des idées dans notre beau pays et aux Etats-Unis : nous ne réalisons point et ceci n'est pas la faute, il faut bien le dire, des gens à idées, mais du manque d'argent qui stérilise toute volonté, toute initiative.

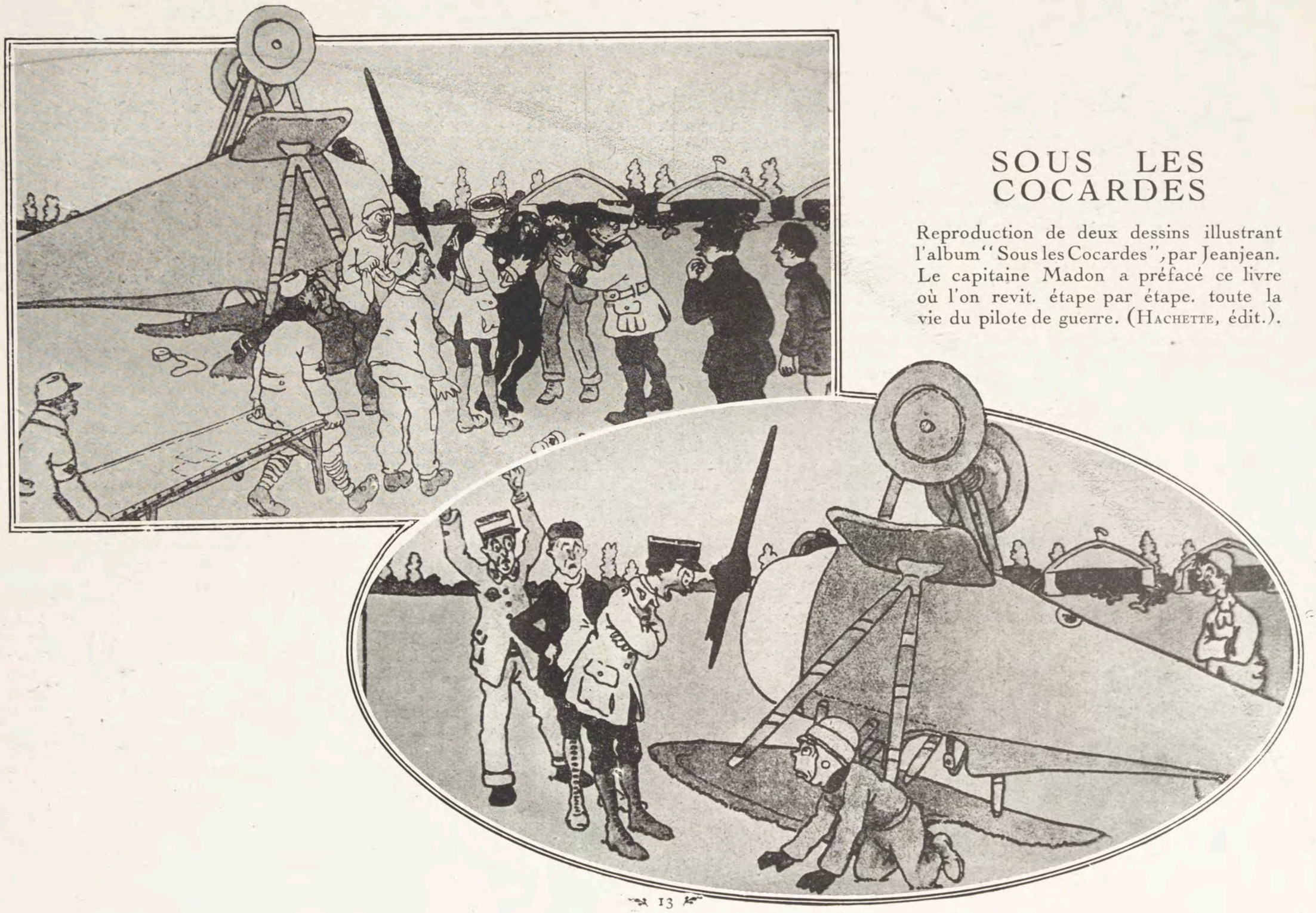
La race française demeure une des plus belles races. Regrettons que la possibilité de l'établir soit refusée aux organisateurs olympiques.

ET L'AMATEURISME? ET LE PAIN? Comme addendum à cet article, il nous semble indispensable de souligner que l'organisation des Jeux constitue, au XX^e^ siècle, un anachronisme qui disparaîtra nécessairement. L'Olympiade est incompatible avec les exigences de la vie moderne et l'amateurisme intégral : je connais deux des meilleurs athlètes français, susceptibles de fournir à Anvers des performances magnifiques : ils ne s'y rendront point. Le premier, soutien de famille, ne peut abandonner pendant plusieurs mois sa profession d'électricien. Le second, étudiant aux Beaux-Arts préfère le Prix de Rome à la couronne d'olivier.

Dr BELLIN DU COTEAU.

GEORGES CARPENTIER A LA *VIE AU GRAND AIR*

Le 19 décembre, Georges Carpentier, le champion national, a bien voulu se rendre à la *Vie au Grand Air* où champions et sportsmen étaient réunis pour le fêter. On reconnaîtra sur le cliché (de gauche à droite), MM. le Docteur Sée, Théodore Vienne, Benito, F. Charron, Georges Carpentier, Toulot, Max Decugis, Léon Breton et son fils, François Descamps, Pierre Sergent, Ravaud, Glarner, Mlles S. Liébrard, Th. et J. Brulé, J. May. MM. Saudemont, J. Mortane, Antoine, Labrie, Galliot, Sels.



SOUS LES COCARDES

Reproduction de deux dessins illustrant l'album "Sous les Cocardes", par Jeanjean. Le capitaine Madon a préfacé ce livre où l'on revit. étape par étape. toute la vie du pilote de guerre. (HACHETTE, édit.).

LA SUPPRESSION DU GRAND PRIX DE 1920

Par C. Laville.

Le Grand Prix de l'Automobile-Club ne sera pas couru en 1920. Ainsi en a-t-il été décidé par la Commission sportive de l'A. C. F. Et nous devons le regretter, non seulement en tant que fervents partisans du sport automobile, mais encore en tant que Français soucieux du développement économique de leur pays.

Qu'il n'ait été à aucun moment question d'organiser un Grand Prix de l'Automobile-Club en 1919, cela est parfaitement normal : établir un règlement, préparer les machines qui courront sous ce règlement, choisir un circuit et le mettre en état, toutes ces opérations demandent un délai qui s'étend sur plusieurs mois. Mais, pourquoi pas de Grand Prix en 1920 ?

Ce n'est pas ici notre rôle de rechercher quelles influences ont pu peser sur la décision prise par la Commission sportive de l'Automobile-Club. Nous voulons croire qu'en agissant ainsi qu'elle l'a fait, elle a cru servir au mieux les intérêts de l'industrie automobile française, qu'elle n'a pas voulu lancer dans une aventure toujours coûteuse, en temps et en argent, dans une période où nos usines doivent concentrer toute leur énergie à s'organiser pour produire intensément et satisfaire aux demandes immédiates du public.

Il nous est permis, toutefois, de professer une opinion diamétralement opposée à celle des dirigeants du sport automobile en France et, nous plaçant sur le terrain le plus élevé, à la fois d'ordre sportif et d'ordre économique, de chercher à démontrer que la décision de la Commission sportive va à l'encontre des intérêts les plus directs qu'elle cherche à défendre.

LE POINT DE VUE SPORTIF. Il suffit de remonter à quelques années en arrière pour mesurer combien a été profonde l'influence des courses sur notre construction automobile et, même, sur notre industrie métallurgique.

Les courses d'automobiles ne peuvent engendrer de progrès que si elles sont servies par un excellent règlement. Si, dans les premières épreuves, les concurrents avaient toute liberté pour établir leurs voitures au gré de leur conception, la nécessité de tirer d'une course un enseignement précis a rapidement conduit à ne laisser entrer en lice que des véhicules comparables entre eux par certaines données précises. La première de ces données, vous vous en souvenez sans doute, fut le poids total du châssis limité à 1.000 kilos.

Quelques années de courses sous cette réglementation, et nous fûmes fixés sur les valeurs respectives de dispositifs dont les mérites techniques n'étaient pas toujours appréciés avec exactitude par l'ensemble de nos fabricants. A cette réglementation, nous devons l'emploi des aciers à haute résistance, de meilleures formes de voitures, la généralisation des transmissions à cardan et quantité d'autres progrès dont profitent aujourd'hui même ceux qui n'en connaissent point l'origine.

Après que la réglementation au poids limité eut donné tout ce qu'on en pouvait attendre, c'est-à-dire après qu'on eut atteint ce résultat que, sauf en ce qui concernait le moteur, tous les châssis procédaient d'un dessin à peu près identique, on songea qu'il serait intéressant de ne plus comparer entre eux que les moteurs, soit par leur cylindrée, soit par leur alésage, soit par leur consommation.

Ce serait refaire l'histoire de la fabrication automobile en ces douze dernières années que de rappeler tous les enseignements acquis par les épreuves disputées sous la réglementation à l'alésage maximum, puis sous celle à la cylindrée limitée. Certes, l'industrie française n'a pas toujours vu les voitures engagées par elle passer les premières au poteau d'arrivée, mais elle a remporté la victoire dans la majorité des cas et toujours avec une netteté qui a impressionné le public du monde entier. Grâce à sa participation — toujours la plus importante — aux grandes épreuves sportives de l'automobile, grâce aux études que le désir de prendre le meilleur dans ces compétitions a suscitées, grâce à l'habitude prise de faire toujours plus robuste et toujours plus vite sans augmenter indéfiniment le poids et l'encombrement du mécanisme, nos ingénieurs ont acquis une maîtrise qui, dans l'ensemble, n'a point d'égale.

N'est-ce pas quelque chose d'impressionnant, que ces admirables résultats atteints presque uniquement grâce à la pratique des courses : moteurs puissants et souples, d'un rendement exceptionnel, mécanisme d'une endurance sans pareille, équilibrage parfait des châssis conduisant à une moindre usure des bandages, et, pour tout dire, la meilleure appropriation qui fut possible relativement au but poursuivi ? Où serait la voiture légère « type sport », sans les courses passées d'automobiles ? Où, le moteur susceptible de fournir 170 chevaux sous une cylindre inférieure à 5 litres ? Où, le moteur comprimant à près de 6 kilogrammes de pression moyenne et tournant sans faiblir, pendant des heures, à plus de 3.000 tours-minute ? Où, les pistons en aluminium, les bielles en acier comprimé, le graissage sous pression, et quantité d'autres dispositifs ? Dans le cerveau de quelque ingénieur, peut-être, mais sûrement pas dans le domaine des choses réalisées.

Et peut-on mieux mesurer l'immensité du chemin parcouru en quelque dix années que par les chiffres suivants : si le Grand Prix de 1920 avait été disputé, il est probable qu'il aurait été couru sous la réglementation à la cylindrée maximum de 2,5 litres, cylindrée environ cinq fois plus petite que celle employée sur les machines de course de 1908. Et il est probable que la moyenne du vainqueur aurait atteint sensiblement la même valeur — plus de 120 kilomètres à l'heure — que précédemment avec, c'est infiniment certain, un nombre relativement moins grand de concurrents mis hors de course avant la fin de l'épreuve. Voilà qui en dit infiniment plus long que tous les commentaires

Si l'on demeure sur le terrain à la fois sportif et technique, il est donc incontestable que les courses d'automobile — à condition, je le répète, que la réglementation en soit judicieusement établie — que les courses d'automobiles sont génératrices des plus grands progrès qui aient enrichi la fabrication des voitures et qui ont fait du véhicule de tourisme ce qu'il est aujourd'hui.

UNE OBJECTION. Oui, mais, allez-vous objecter, chacun est d'accord pour reconnaître que la voiture de 1919 a progressé par rapport à celle de 1914 et cependant aucune grande épreuve ne s'est disputée dans l'intervalle... D'accord ; mais, en dehors de ce fait que ce n'est point au lendemain même d'une course que les enseignements qui en découlent peuvent se traduire par des modifications apportées à la fabrication des châssis de série et qu'il faut laisser le temps faire son œuvre, en dehors de ce fait il ne faut pas oublier que, de 1914 à 1918, s'est disputée la plus âpre des épreuves internationales... Si bien qu'en 1919, la construction automobile a profité non seulement de l'acquit obtenu par les Grands-Prix courus jusqu'à la veille de la guerre, mais aussi de celui qui nous est venu par les homériques luttes industrielles entamées entre ennemis pour l'obtention de la suprématie dans le domaine de l'aviation.

LE POINT DE VUE COMMERCIAL. Il est certain que l'ancienne et légitime réputation de l'industrie automobile française restera, quoi qu'il advienne, un facteur important dans les décisions prises par la clientèle du monde entier, surtout lorsqu'il s'agit de faire emplette d'un châssis de luxe. Il est certain, également, que notre victoire a élargi les possibilités commerciales de nos constructeurs. Mais il ne faut point oublier que les affaires ne se font pas au sentiment.

Notre supériorité technique est incontestable. Encore faut-il que nous travaillions à la rendre incontestée... Les courses sont le moyen le plus puissant qui puisse s'offrir à nous, et de la maintenir, et de l'affirmer.

Or, notre situation de 1919 est tout autre que celle de 1914 et elle nous crée, sous peine de déchéance imprescriptible, des devoirs nouveaux : de par le retour de l'Alsace-Lorraine, nous sommes, par l'importance de l'industrie métallurgique, la seconde nation du monde et la première en Europe. Notre intérêt le plus immédiat nous commande d'exporter du fer et de l'aluminium — nos deux grandes ressources — et de les exporter le plus possible sous forme de produits finis. Or, l'industrie automobile est la plus immédiatement prête à être la grande consommatrice de nos forges et de nos fonderies. Son devoir est de produire, de produire encore, de produire toujours ; ce qui suppose, corrélativement, l'obligation de s'assurer d'importants débouchés. Ainsi le veut la fortune de la France.

Je n'ignore point que beaucoup de nos constructeurs se déclarent débordés de commandes, à peine capables de satisfaire, dans un délai plus ou moins éloigné, aux besoins de la clientèle intérieure et dans la quasi-impossibilité de répondre, avant une échéance un peu lointaine, aux demandes de la clientèle étrangère. Il ne faudrait point, cependant, malgré les difficultés de l'heure présente, que celle-ci se détournât complètement de notre marché en ce qui concerne ses achats. Et, peut-être — ce n'est là qu'une simple suggestion — serait-il d'une politique avisée de réserver, dans chaque lot de voitures finies, un certain pour-cent de châssis à écouler obligatoirement à l'étranger...

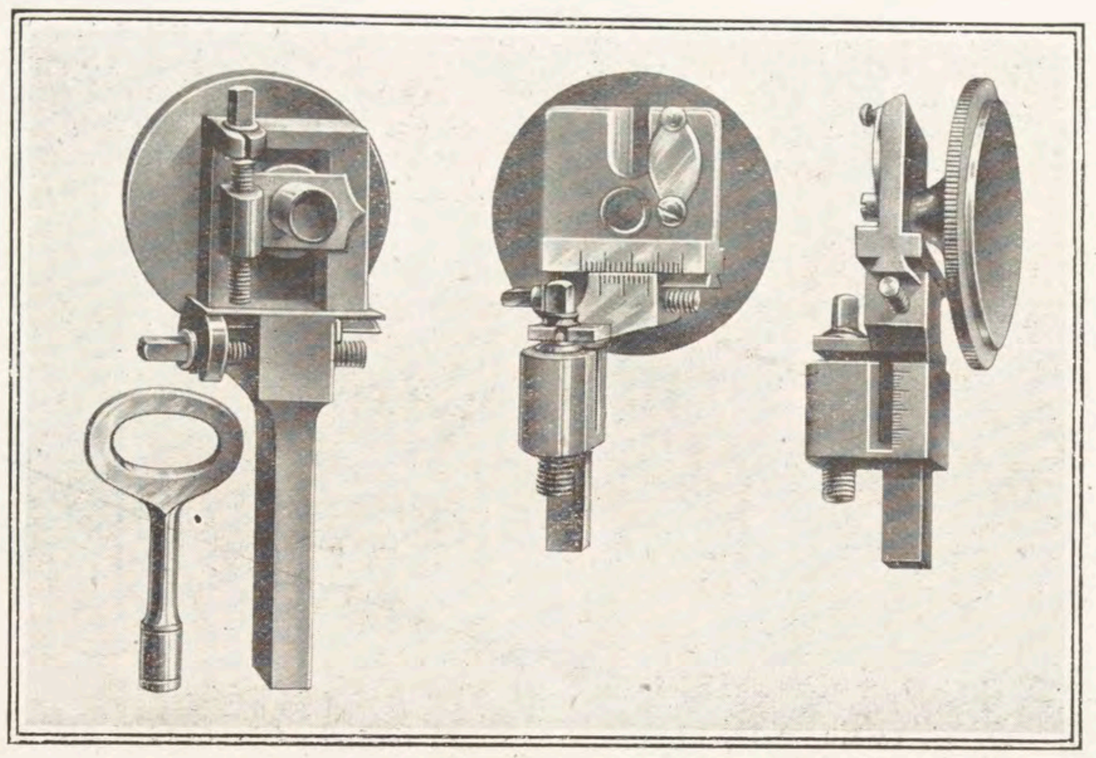
Ce serait une mesure de prévoyance. La course en aurait pu être une autre, non moins urgente et non moins sage. Nous savons quels sont les avantages des grandes épreuves au point de vue technique. Jugées du point de vue commercial, les courses constituent la plus efficace des publicités. Mais, comme pour tous les autres modes de publicité, le rendement de celui-ci est différé : attendre d'une publicité un effet immédiat et durable, c'est toujours commettre une erreur assez grave.

En d'autres termes, ce n'est pas en 1920, mais en 1921, 1922 et plus tard encore que seraient apparus les bénéfices du Grand-Prix de 1920. N'y a-t-il pas lieu de craindre que, lorsque « nous nous remettrons dans la course », l'heure décisive soit passée.

UNE LUEUR DANS LA NUIT. Certaines maisons, dont quelques-unes venues tout récemment à la fabrication automobile, l'avaient bien compris, qui, déjà, étudiaient leurs modèles de machines de course pour le Grand Prix de 1920. Celles-là étaient dans la bonne voie et déploreront l'occasion perdue.

Deux planches de salut leur restent : participer aux épreuves organisées à l'étranger — et elles y seront grandement encouragés au souvenir du succès remporté par nos couleurs dans le Grand Prix d'Indianapolis et le Targo Florio en 1910, et participer également au Grand Prix de France que l'actif Automobile-Club de l'Ouest compte faire disputer, sur le fameux circuit du Mans. Souhaitons bon succès à cette course : qu'elle réussisse et, une fois de plus, la Province aura sauvé Paris et la France.

C. LAVILLE.



Divers types d'œilletons pour carabines de stand. — A gauche, œilleton à carrés de montre. — A droite, le dernier type d'œilleton à élévation et dérivé micrométrique de Grasset vu de face et de profil.

LA FIN DU CRAN DE MIRE

Par Bull's Eye.

Les grenadiers de Napoléon visaient avec leur pouce comme mire et le bout de leur fusil pour guidon. Le pouce relevé servait de hausse pour deux cents pas et le pouce à moitié replié pour cent pas.

C'était certes rudimentaire, mais comparé à l'œilleton du « new modified Enfield 1917 », le cran de mire de notre Lebel (vieux de 30 ans, il est vrai, puisque modèle 1886 !) est au moins aussi arriéré.

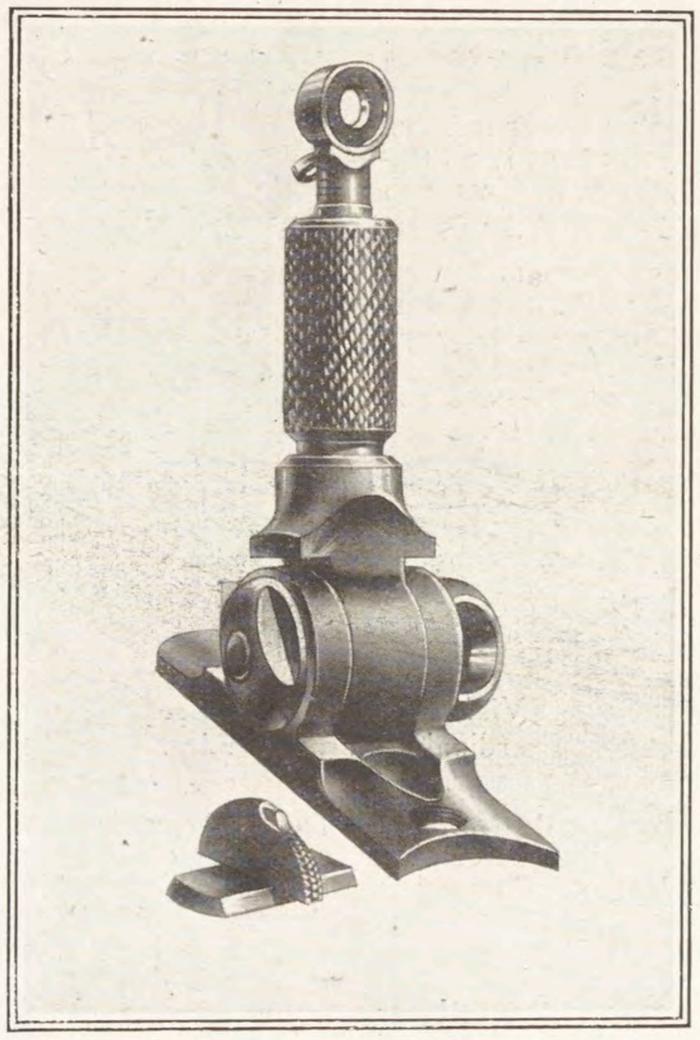
La principale cause de supériorité du nouveau fusil de l'armée américaine tient à ce que ses auteurs ont appliqué au tir de guerre un principe de visée que l'on pourrait appeler nouveau s'il n'avait mis quelque trente ans à faire son chemin dans les stands d'abord et sur les carabines de chasse ensuite.

Ce système de visée du fusil Enfield 1917, repose, à vrai dire, sur une étude très délicate de l'optique du tir. Il est basé sur la substitution au cran de mire d'un anneau ou œilleton.

La notion appelle une explication assez minutieuse, car elle est loin de tomber sous le sens. Il est vrai que s'il en était ainsi, peut-être les « *techniciens* », auteurs de notre armement d'infanterie (et notamment de la mitrailleuse Saint-Etienne entre autres *merveilles !*) en auraient-ils doté nos infortunés fantassins.

Rappelons pour mémoire les trois grands défauts du cran de mire. Le *premier* vient de l'impossibilité pour l'œil humain d'accomoder complètement et simultanément : le cran de mire (situé à 25 ou 30 centimètres) le guidon (placé à un mètre), et le but (éloigné de 50 mètres ou plus) ; aussi le cran n'est-il presque jamais distingué nettement. On est même contraint pour le rendre un peu moins flou de l'éloigner de l'œil autant que possible, mais le remède est presque pire que le mal, puisqu'il engendre le *deuxième* inconvénient qu'est le raccourcissement de la ligne de visée. Il va de soi, en effet, que plus une ligne de mire est courte plus les conséquences d'une même erreur sont néfastes. C'est ainsi qu'un écart d'un millimètre sur une ligne de visée de 0 m. 50 donne 0 m. 20 à 100 mètres, tandis qu'avec une ligne d'un mètre de long l'écart au but, pour la même erreur d'un millimètre, ne serait que de 10 centimètres. Enfin, le *troisième* défaut provient de ce que la pièce dans laquelle le cran est taillé cache à la vue, par définition constructive même, tout ce qui se trouve à droite et à gauche. Cette dernière caractéristique de la visée avec cran de mire et guidon est d'ailleurs une des principales causes de la difficulté du tir à balle des objets mobiles (spécialement de ceux qui se meuvent horizontalement ou de bas en haut) et du peu de diffusion de ce tir chez nous.

Tout autre est la visée à travers un anneau ou œilleton qui s'est brusquement généralisée ces dernières années en Amérique sur les rifles de chasse, puis est passée de là sur le fusil de guerre et vient enfin de faire ses débuts avec un plein succès sur les fusils de « trap-shooting » (tir au ball trap), à la suite des expériences du capitaine T. K. Lee. Ce n'est toutefois pas une absolue nouveauté, car ainsi que nous l'avons dit, l'œilleton avait fait son apparition dans les stands il y a au moins trente ans. Mais il n'était alors qu'un tout petit trou steno dans un large disque de métal, et on ne l'employait que pour jouer un rôle éclairant. Les Ballard et les Martini 10.4 de Kästli étaient alors en vogue et les tireurs de « haute précision » avaient constaté qu'en regardant au travers d'un trou minuscule percé dans un disque de la grandeur d'un décime en bronze, la netteté de la mire, du guidon et de la cible était grandement améliorée. Nos clichés nos 1 et 1 *bis*, représentent des œilletons de ce genre, et notre cliché no 3, une carabine de précision avec cet équipement.



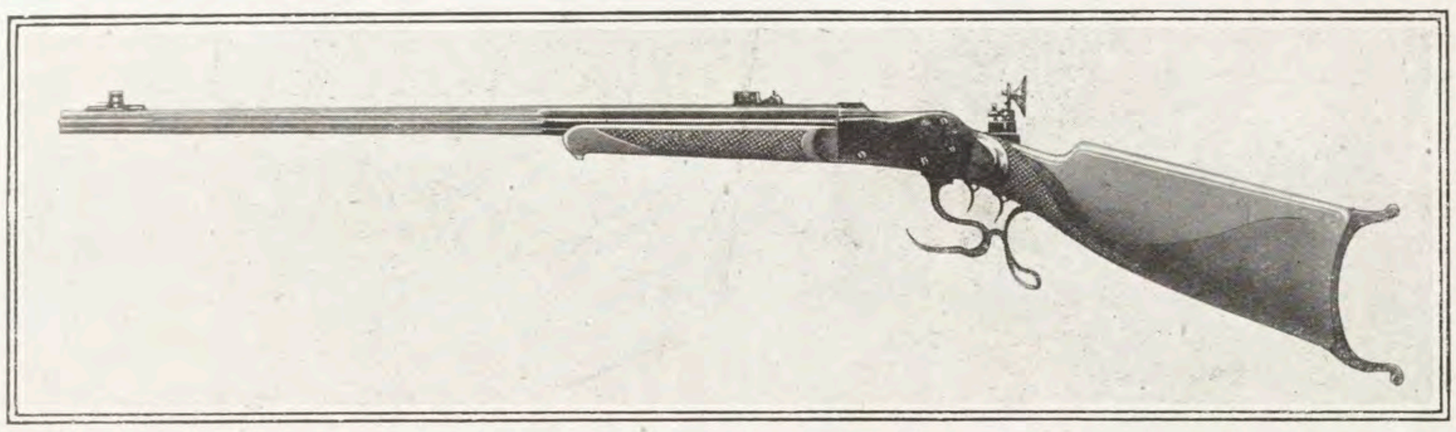
Œilleton de chasse de Lyman : on note la grandeur du trou et l'absence de disque stenopeïque.

L'idée fit son chemin (lentement, comme toutes les idées justes, car seules les erreurs et les fausses nouvelles vont vite), et vers 1895 toute Martini de tir qui se respectait avait outre sa plaque de couche à crochet, sa crosse à joue, sa double détente à quadruple balancier, son guidon à tunnel, sa hausse suisse et son pontet à spatule avait, dis-je, un « vernier lunette » ou « œilleton » dérivable en tous sens, monté à l'arrière de la boîte de culasse et réglé à poste fixe au centième de millimètre. Charles Grosset, le fameux champion flobertiste, lança même vers cette époque la mode de terminer les vis de manœuvre de l'œilleton par des carrés de montre pour assurer l'inviolabilité du réglage.

Aux environs de 1900, quelques audacieux eurent un beau jour l'idée de se passer de la hausse et de viser avec l'œilleton et le guidon seuls. Les résultats ne furent pas encourageants et il fallait s'y attendre. A la cible, en effet, les questions de maniabilité, de vitesse et d'aisance dans la visée ne comptent pas (on l'a bien vu par l'énumération ci-dessus des accessoires d'une arme de tir), mais en revanche, les moindres écarts sont comptés sévèrement. Les avantages de la visée nouvelle n'apparurent donc pas, tandis que les inconvénients des aléas de centrage subsistèrent. Encore étaient-ils aggravés par ce fait que le guidon à boule et tunnel, alors à la mode, se prête fort mal au centrage dans un œilleton.

On en revînt donc à la trinité : guidon, hausse, œilleton *(fig. 3)*, jusqu'au jour ou en Amérique l'idée prit tout à coup un nouvel essor. Le mérite en revient, croyons-nous, à Lyman. Il lança une hausse à œilleton où cet organe, monté au sommet d'une tige, c'est-à-dire parfaitement dégagé de toutes parts, était réduit à un simple anneau.

Cette fois, *l'idée essentielle était née*. On pouvait désormais supprimer la mire et viser dans tous les cas pratiques en centrant simplement le guidon dans l'anneau *flou* de l'œilleton. Les avantages de ce nouveau procédé, surtout sur des buts mobiles et à la chasse, se révélèrent considérables. Il ne faudrait pas croire cependant qu'ils s'imposèrent tout de suite. Même en Amérique, la routine ne perd jamais ses droits. Les fabriques de « rifles » continuèrent à livrer leurs armes avec une hausse *en outre* de l'œilleton, de telle sorte que les tireurs habitués à la visée ancienne avec cran de mire et guidon, ne comprirent jamais tout le parti qu'ils pouvaient tirer de l'emploi du guidon et de l'œilleton *seuls*. Il faut d'ailleurs reconnaître que Lyman avait eu le grand tort de conserver pour l'élévation et la dérive de son œilleton des commandes par vis et bouton molleté d'une lenteur telle qu'il est virtuellement impossible de changer le réglage dans la majeure partie des cas pratiques. Aussi son appareil, excellent comme œilleton, est-il à peu près inutilisable comme hausse. Heureusement pour lui, l'extrême tension de trajectoire des armes modernes et l'allongement corrélatif de la portée de but en blanc sauvèrent son appareil. Réglé une fois pour toutes pour les portées de ce genre, il constituait, en effet, un incomparable progrès au point de vue de la facilité, de la vitesse et de la précision de la visée.



Une carabine de stand de très haute précision Martini-Grasset, avec œilleton, hausse, guidon, double détente, pontet à spatule, crosse à joue, à crochet et à inclinaison règlable.

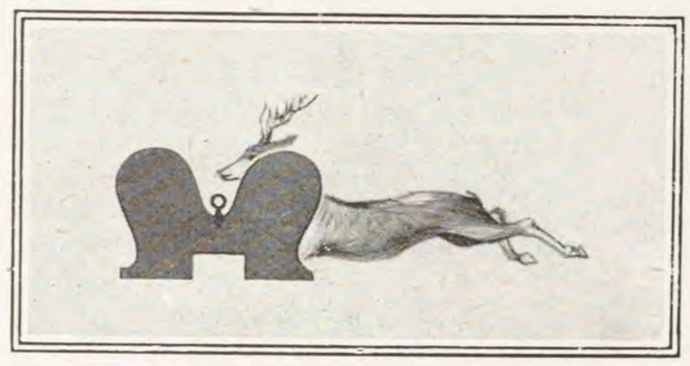
Pour tirer parti de ce nouveau système de pointage (par œilleton et guidon seuls) il faut d'abord s'habituer à cette idée que l'anneau-œilleton, situé tout près de l'œil, ne *peut pas* être accommodé. On ne le voit donc jamais nettement. Mais il ne faut pas s'en préoccuper parce qu'il est inutile de le voir ainsi. La région centrale de l'anneau demeurant toujours claire cela suffit. C'est au centre, en effet, qu'on s'arrange pour voir le guidon et le point à viser. Or, grâce aux propriétés éclairantes de l'œilleton, il arrive, en général, qu'ils apparaissent ainsi plus nets qu'à l'œil nu.

Aspect de la visée à travers le trou de l'œilleton de chasse.

Les figures 4 et 5 ci-contre expliquent mieux que des mots toute la différence entre la visée par œilleton et guidon et la visée par guidon et cran de mire. L'emploi de l'œilleton donne, on le voit, un tel dégagement du champ qu'un tireur habitué aux anciennes méthodes ne peut pas en croire ses yeux tant il a l'impression que son arme n'est pas pointée sérieusement. Mais son inquiétude fait place à une vive satisfaction lorsqu'il enregistre les résultats, car la précision de son tir est en général améliorée de 50 % (en plein air et par rapport à la ligne de mire à cran et guidon de la même arme).

La raison en est que pour bien tirer avec un cran de mire, il faudrait qu'il fut net, tandis qu'en réalité il est souvent (disons souvent !) flou et, hélas ! pas toujours de la même quantité. Suivant donc la hauteur de la pénombre qui l'entoure on prend malgré soi (et quoi qu'on fasse pour l'éviter, car c'est en général inconsciemment) plus ou moins de guidon... ce qui entraîne des écarts en portée.

Quelle que soit, au contraire, la largeur de l'anneau flou de l'œilleton son centre demeure toujours clair et à la même place. Une première source d'erreurs se trouve ainsi éliminée.



Visée avec une hausse ordinaire à cran de mire.

Lors, d'autre part, que la lumière tombe obliquement de droite ou de gauche sur le cran de mire, il arrive neuf fois sur dix que celui-ci apparaît déformé ou plutôt déplacé transversalement. Comme là encore, on ne s'en rend pas toujours compte et comme, en tout cas, on n'a aucun élément de mesure pour corriger l'illusion d'optique, des écarts en direction sont inévitables.

Rien de pareil ne peut se produire avec un œilleton bien fait car sa forme en tunnel le laisse indifférent à l'incidence des rayons qui éclairent sa paroi extérieure.

Mais ce n'est pas tout : comme l'œilleton n'a pas besoin d'être distingué nettement, on peut le rapprocher de l'œil du tireur autant que le recul de l'arme le permet. On a ainsi la faculté d'allonger la ligne de visée de 15 à 20 centimètres et souvent même davantage (sans aucune modification de la longueur de l'arme). Or, on sait que, toutes choses égales d'ailleurs, la rigueur du pointage et sa précision sont proportionnelles à la longueur de la ligne de mire.

L'addition de tous ces avantages et leur combinaison aboutissent à ce résultat paradoxal qu'il n'est presque plus besoin de « viser » avec une arme à œilleton bien réglée. Il suffit de *voir* le guidon à travers l'œilleton, de le placer sur le point à viser et de lâcher le coup. La petitesse du trou, la longueur de la ligne de mire, l'instinct qui porte à éloigner le guidon de l'anneau sombre pour le rapprocher du centre de l'œilleton parce qu'il y fait plus clair, tout concourt à prévenir les erreurs du centrage et, en tout cas, à rendre leurs conséquences négligeables.

La simplification dans l'enseignement du tir et l'amélioration des résultats dans le tir accéléré procurées par l'emploi de l'œilleton sont tellement grandes qu'elles l'ont emporté sur toute autre considération et déterminé les auteurs du fusil américain 1917 à l'adopter.

Or, il fallait que ces mérites fussent réellement exceptionnels et décisifs, car la solution adoptée pour leur hausse est inférieure à beaucoup d'autres points de vue aux modèles antérieurs.

Si, en effet, l'œilleton du fusil Enfield 1917 est irréprochable pour le tir de but en blanc, ses mérites s'arrêtent là, ses auteurs n'ayant rien su trouver de vraiment pratique pour les portées supérieures. Le moins qu'on puisse dire du système de leur hausse proprement dite est qu'il est rudimentaire. Evidemment, si on le compare à ses prédécesseurs (à œilleton s'entend) : au Lyman ou la hausse de la mitrailleuse Lewis ou à tous les autres systèmes à vis, il est d'une manœuvre sensiblement plus rapide. Mais, d'une part, ce n'est pas un fameux éloge lui décerner, et, d'autre part, il est plus que compensé par un très grave défaut qui est l'obstruction partielle du champ. L'œilleton-hausse (car il y en a deux) est, en effet, placé en dessous d'un curseur opaque mobile dans un cadre vertical (comme celui de la Lewis d'ailleurs) véritable muraille à claire-voie cachant au tireur une grande partie de ce qui devrait être avant tout dégagé : l'espace où se meut son but. C'est là un vice tellement grave qu'on en vient à se demander si le Lyman avec son œilleton bien isolé au bout de sa tige ne serait pas encore préférable, malgré sa lenteur de réglage.

Le tireur américain est donc très handicapé dans l'« adjustment » et dans l'usage de sa hausse aux portées supérieures à 300 yards, et il n'est pas certain que les mérites intrinsèques de l'œilleton suffisent à compenser de tels inconvénients.

Il est heureusement très rare qu'une solution bonne et juste en soi demeure longtemps en état d'infériorité. Et en ce qui concerne la visée par œilleton, ce principe se vérifie une fois de plus.

Nous venons d'avoir l'occasion d'essayer un dispositif (d'ailleurs imaginé par l'un des inventeurs du frein de bouche G. B. de la marine et de l'artillerie françaises) résolvant ainsi la question. Nous n'avons pas encore l'autorisation de le décrire, mais nous croyons pouvoir indiquer les résultats obtenus et dire qu'avec une carabine automatique nous avons pu tirer sur des cibles disposées de 50 en 50 mètres en allongeant et raccourcissant le réglage de tir *sans suspendre le feu* et sans même le ralentir pour régler la hausse. L'œilleton (unique et dégagé comme celui d'une hausse Lyman) montait ou descendait, en effet, instantanément de toute la quantité voulue (infime ou totale) par une simple pression de pouce de la main droite, sans exiger aucun mouvement ou déplacement des mains ni même des autres doigts de la main droite sans que l'index dût abandonner la détente et sans que le regard eut à se détourner des buts pour contrôler les graduations.

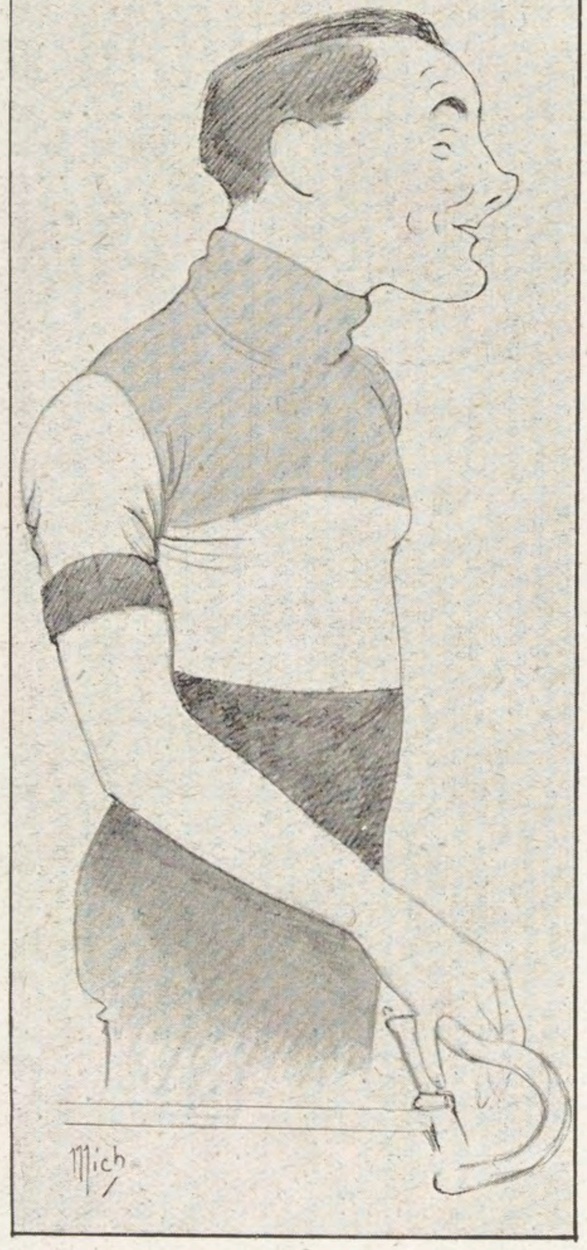
Le moment est venu dès à présent d'apprendre à viser avec un œilleton. La seule supériorité qui permettait à la hausse à cran de survivre, supériorité qui résidait dans sa plus grande facilité d'élévation ou d'abaissement, est en effet sur le point de faire place à une infériorité définitive et sans aucune compensation.

Bull's eye.

Mich. cinéma
Décembre 1919

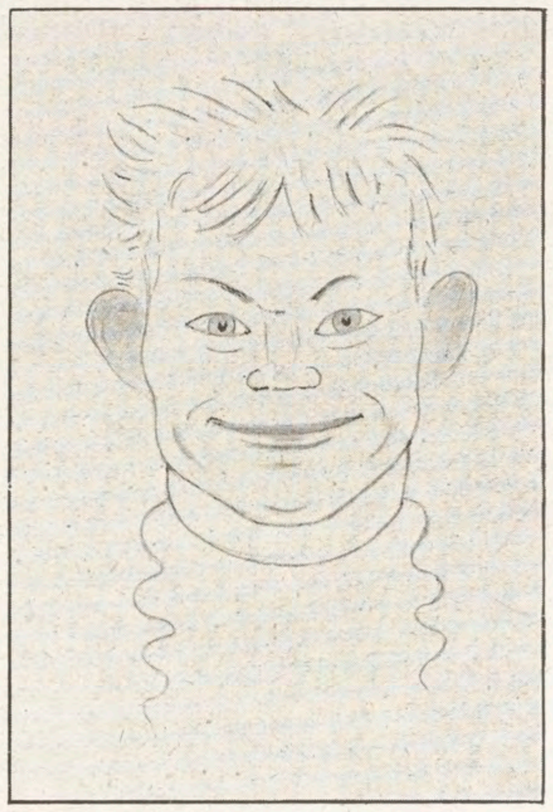
NOTRE 'GEORGES"

Le national Georges Carpentier, le roi de la boxe, le boxeur des rois, l'ami du prince de Galles, celui qui sera peut-être le premier français champion du monde si le match des impresarii se termine un jour.



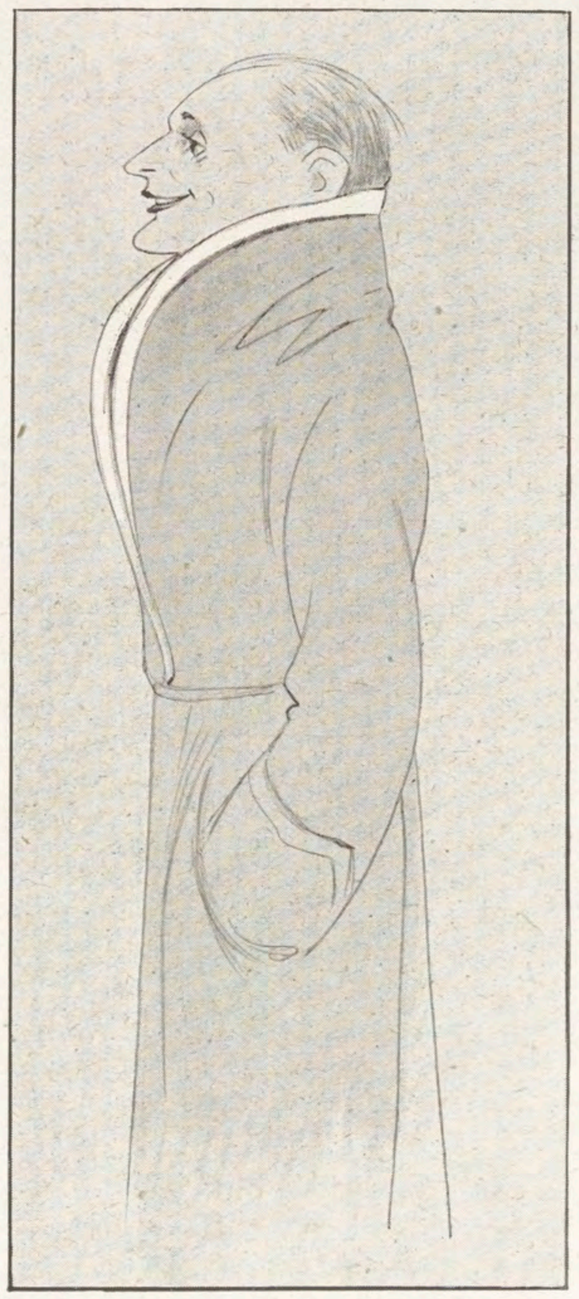
GIRARDENGO

Le stayer Italien qui a des ailes sur les routes d'Italie, a pour ses débuts à Paris, prouvé q'uil pouvait rouler lontano *car il allait vraiment* piano.



VAN NECK

Le Hollandais Van Neck, est arrivé avec une moins grande réputation que Girardengo, mais il va plus vite, beaucoup plus vite que lui sur piste!



KAUFFMANN

Et maintenant, passons à un autre genre, voilà le Suisse Kauffmann, un coureur de vitesse de classe, surtou prophète chez lui.

AU SALON DE L'AVIATION

LE GÉNÉRAL DUVAL

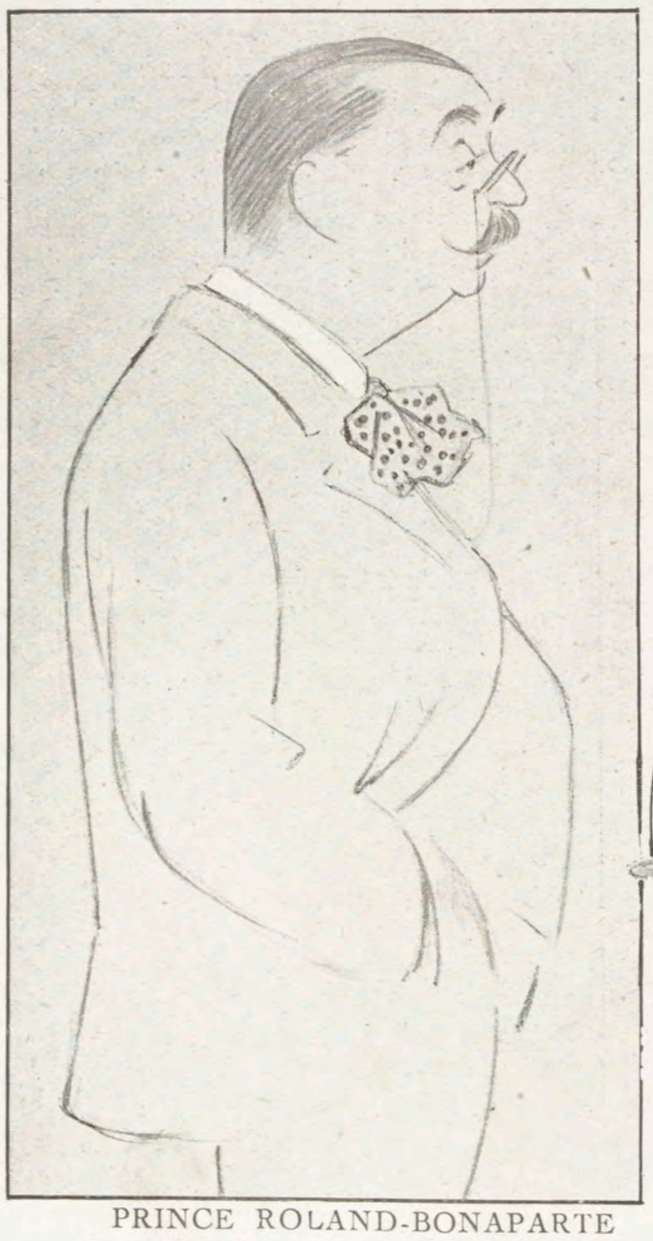
Le directeur de l'Aéronautique militaire a tenu, très aimablement, à voir l'aviation de près au Salon. Bravo!

M. ANDRÉ GRANET

L'ordonnateur des hautes œuvres du Salon, l'apôtre de l'aviation, celui qui consent à travailler encore pour elle.

M. HENRY FARMAN

Il n'y a pas à dire, avec M. Henry Farman, on ne sait jamais dans quel sport il a été le plus champion.

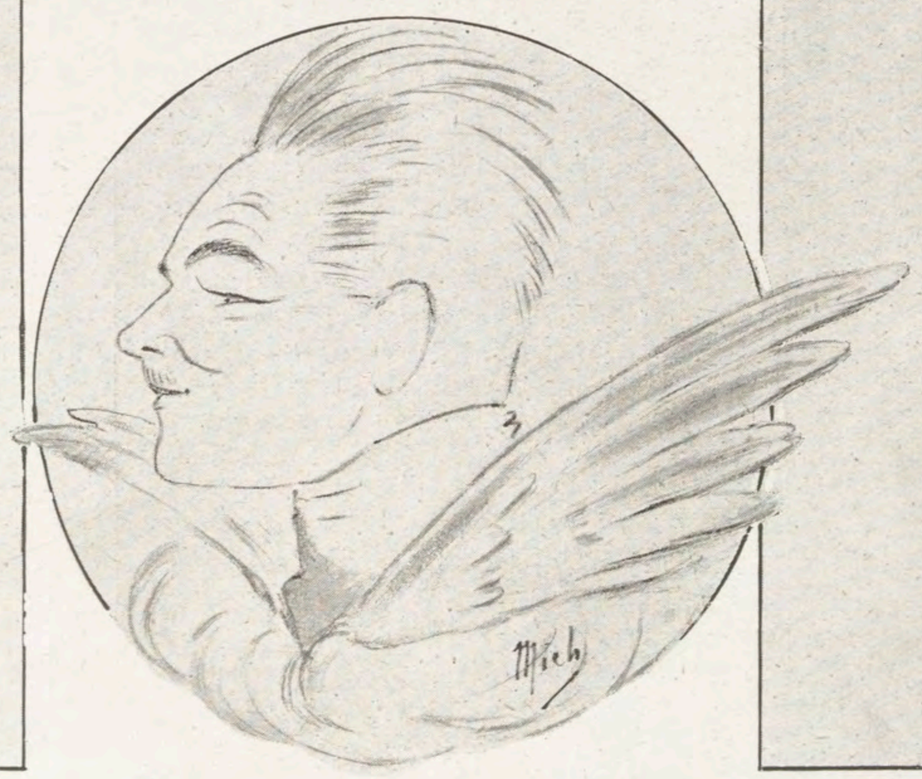


PRINCE ROLAND-BONAPARTE

Le prince Roland Bonaparte, technicien, travailleur, lui aussi, est un des rares qui ont confiance encore en l'aviation.

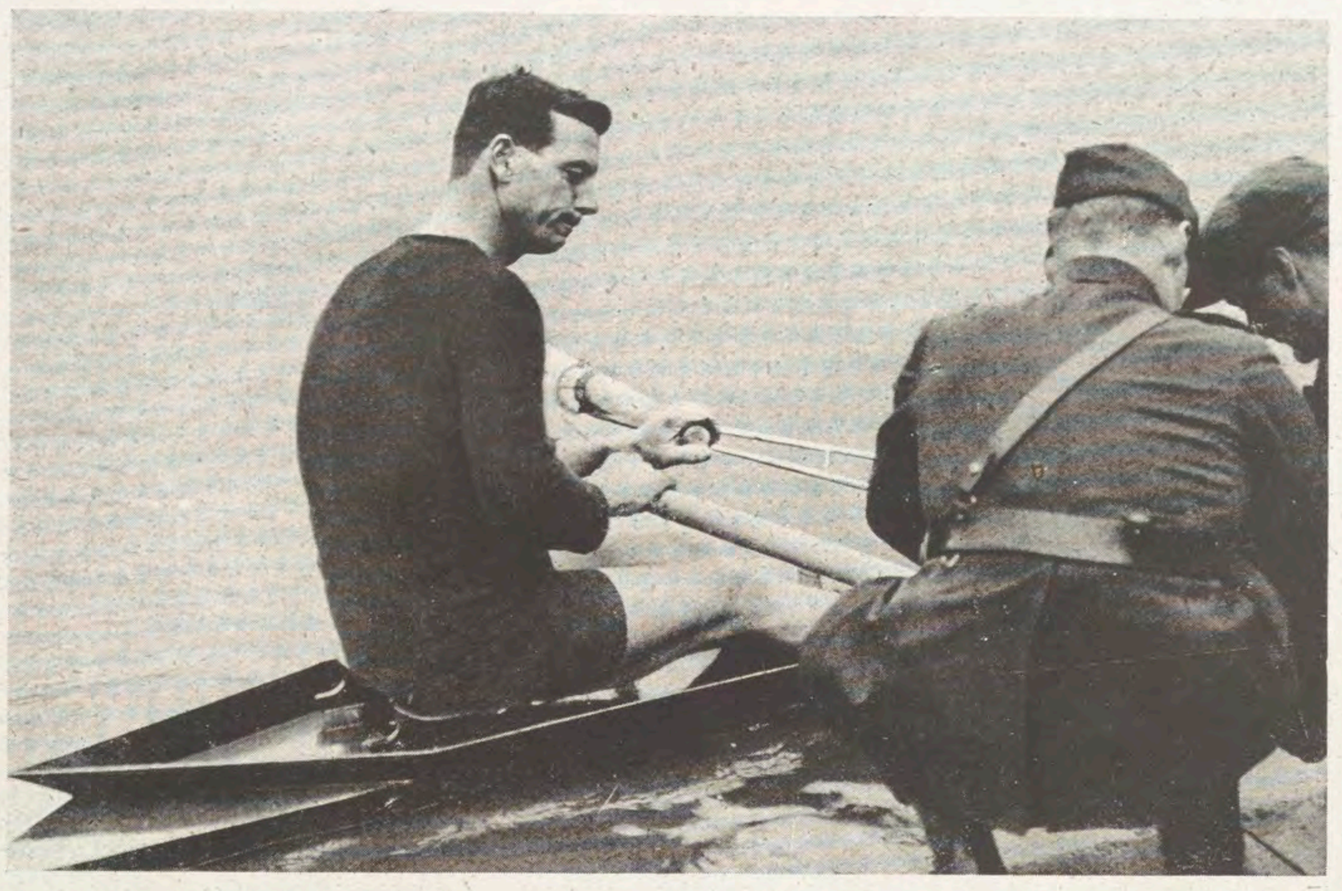
FONCK "L'ANGE-ÉLU"

Le capitaine Fonck, l'as des as de la chasse, sera-t-il l'as des as du Parlement, Parlera-t-il comme il vise! Espérons-le! Espérons-le!



M. MAURICE FARMAN

Encore un apôtre, ouvrier de la première heure et des suivantes. Et quelle association avec ses frères Henry et Dick.



LE CHAMPION DU MONDE D'AVIRON, FELTON.

L'Australien Alfred D. Felton qui s'est attribué le titre de champion du monde d'aviron, le 27 octobre, en battant le détenteur E. Barry de 6 longueurs

LES COURSES D'AVIRON A VIRAGES

Par E. Toulot.

Le retour récent parmi les Sociétés de la capitale, aux courses à virages, si en honneur chez les anciens, bien qu'ils en connussent et en déplorassent les inconvénients, semble avoir obtenu l'approbation de beaucoup qui les eussent condamnées autrefois. La raison en est que l'esprit dominant est, dans le bon sens du mot, de faire impression, de rendre, si possible, les régates à l'aviron plus attachantes pour les rameurs, plus intéressantes pour le public profane lequel voudrait pouvoir assister à toute la course, au départ, à la lutte sur le parcours, aux derniers efforts de l'arrivée. Cela est impossible avec une course en ligne droite, sauf peut-être sur un bassin qu'on n'utilise guère, bien à tort, parce qu'il n'a pas 2.000 mètres ! Tandis qu'avec des courses à virages, en se plaçant à des endroits choisis, on a des chances d'assister à plusieurs des phases de la lutte. Les incidents aux virages, difficilement évitables, s'ils agacent les amateurs de bon sport, plaisent, par contre, énormément au public, à tel point, que les Sociétés obtiendraient, sans doute, plus facilement, comme autrefois, des subventions municipales si elles s'attachaient à faire disputer des épreuves avec virages.

Jadis, les municipalités riveraines d'un cours d'eau considéraient les régates à l'aviron comme des divertissements nautiques, au même titre que des joutes à la lance, des courses au canard ou en baquet ; aussi, offraient-elles des sommes rondelettes aux Sociétés pour l'organisation des régates au droit de leur commune. C'est même pour cette raison que les Sociétés de Seine et de Marne avaient arrêté, d'accord, ce que l'on pourrait appeler leurs zones d'influence.

Aux temps héroïques, quand on courait pour ainsi dire sans autres règles précises que de partir à un signal et d'arriver premier pour recevoir un prix, — en espèces, d'ailleurs, — l'important pour les concurrents était de s'assurer le virage de la première bouée afin de repartir en tête. On se livrait, dans cette première partie du parcours, à une lutte de la plus grande vitesse, car celui qui se trouvait devant, après le premier virage, avait les plus grandes chances de remporter la victoire. Aussi fallait-il voir avec quel acharnement le premier virage était disputé ; il l'était à tel point que les abordages en résultaient le plus souvent et qu'au cours de la « salade », fréquemment, des coups d'aviron étaient donnés ailleurs que dans l'eau. Parfois, la lutte se poursuivait sur la berge, après la course. *Horresco referens.*

Au point de vue sport, on peut reprocher à la course avec virages, non seulement ses incidents, presque inévitables, aux bouées, mais encore de pousser à la formation d'équipes exercées à virer rapidement et qui, quoique inférieures, peuvent, grâce à leur entraînement spécial, battre des adversaires meilleurs. Ces équipes ont généralement — c'est le cas dans certaines régions où les virages sont forcés — des bateaux également spéciaux ayant une courbure assez prononcée dans la quille, si l'on peut ainsi dire, ce qui leur donne une grande facilité de giration, alors que dans les courses en ligne droite, les extrémités entrant bien dans l'eau, l'embarcation possède, au contraire, une grande stabilité de route s'opposant à l'évolution giratoire. Avec une embarcation coupée, les malins obtiennent de la courbure de quille en introduisant une « fourrure » (du papier, du cuir, du caoutchouc, ou toute autre matière, d'une façon appropriée, entre les deux parties coupées.

En somme, ce n'est pas positivement de la lutte *bona fide*. Mais c'est un sacrifice à faire au public et les Sociétés nautiques, déjà considérablement sacrifiées, doivent se sacrifier encore pour la bonne cause.

Un argument en faveur des courses à virages est que, dans une enceinte payante, les Sociétés auraient la possibilité de récupérer les frais d'organisation et, peut-être, un petit supplément. C'est, qu'en effet, les Sociétés nautiques ne sont pas riches ; elles doivent supporter de très gros frais et ne font pas recettes. Mais l'argument n'est pas absolument péremptoire. Pour ma part, je connais une Société qui n'a pas de courses à virages et qui, cependant, encaisse à ses régates trente à quarante milliers de francs, ce qui lui permet de faire une superbe et coûteuse organisation. Je dois dire que cet exemple n'est pas pris en France, mais dans un pays voisin.

Pour arriver à un semblable résultat, il est obligatoire d'intéresser le public dès avant la journée de régates, de façon à lui faire ardemment désirer d'aller voir derrière le mur ou le paravent où il se passe quelque chose.

Seulement, il est indispensable, avant tout, de faire quelque chose, et cela exige de l'activité, de la peine, du souci, même ; mais on en est à peu près toujours récompensé. Quand on sème on a des chances de faire une bonne récolte. Le champ non travaillé, non ensemencé, ne produit que des ronces.

Et c'est dans cette bonne pensée que des rowingmen, parmi les jeunes, aidés par des anciens, s'ingénient à faire du nouveau. En matière d'aviron on peut établir des programmes variés, intéressants pour tous, et c'est ce qu'on doit attendre de la saison de 1920.

E. Toulot.

Fig. 1. — LE SIMPLEX

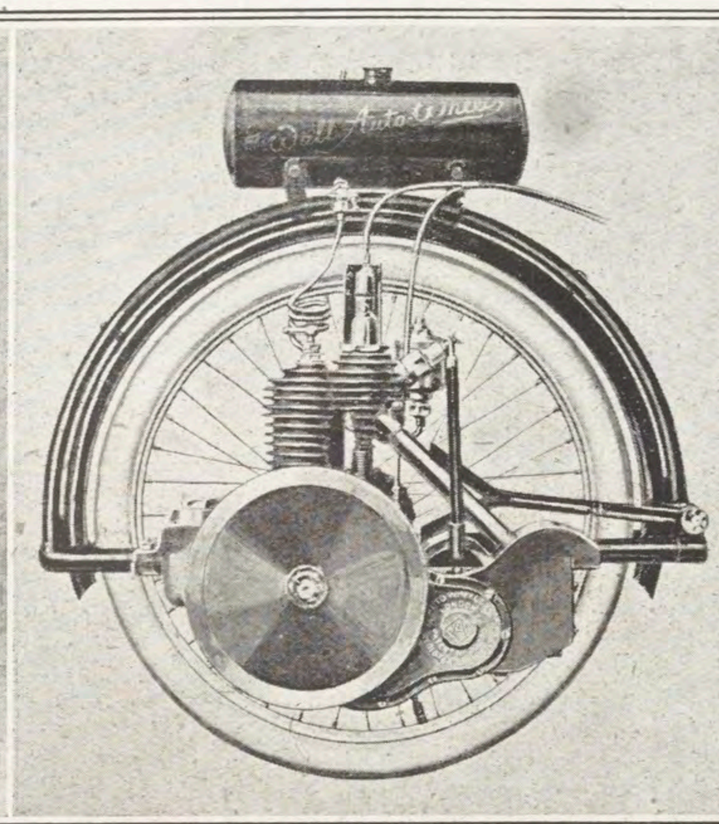


Fig. 2. — L'AUTO-WHEEL

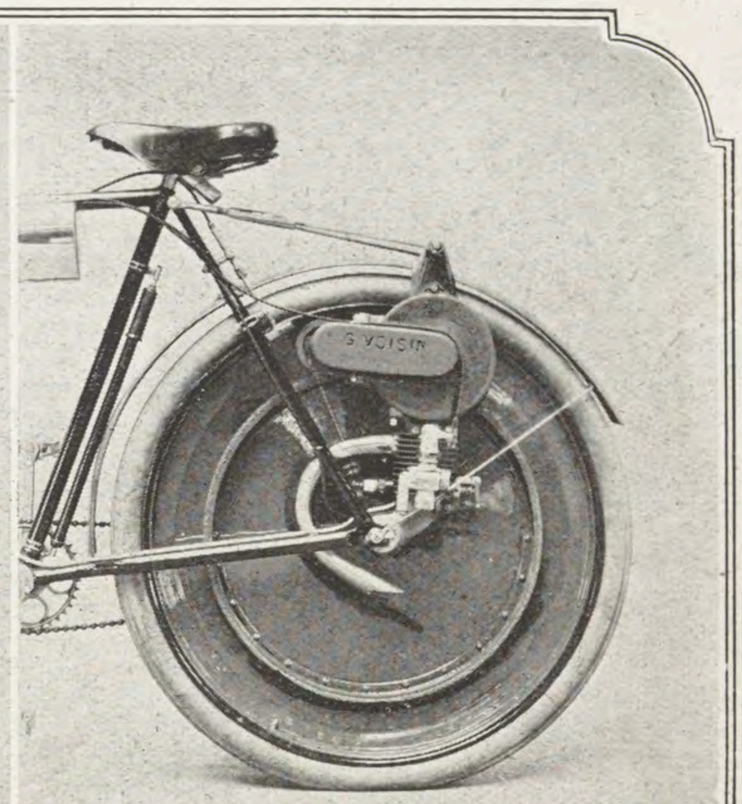


Fig. 3. — LE MOTOR FLY

LE CHEVAL-VAPEUR DE RENFORT

Qui de nous, cyclistes, n'a souhaité à certains jours qu'un mécanisme moteur vint apporter un secours momentané à notre puissance musculaire soumise à trop fatigante épreuve? Il ne s'agissait pas, dans notre pensée, d'abandonner un exercice salutaire et de substituer, purement et simplement, la traction mécanique à celle jusque-là fournie par nos muscles... Non, nous ne rêvions pas un programme de *dolce farniente*, servi par une puissante et rapide motocyclette; plus modestement, nous imaginions quelque réserve de puissance, quelque cheval-vapeur de renfort, intervenant au bon moment pour nous tirer d'un mauvais pas et s'effaçant ensuite, à notre volonté, pour permettre au sport de reprendre ses droits imprescriptibles.

A première vue, il semble qu'avec les moyens techniques dont nous disposons actuellement, il soit aisé de concevoir un moteur de secours, un moteur auxiliaire pour bicyclette, entrant en action pour nous empêcher de peiner lorsque nous avons à gravir une rampe un peu raide, quand nous avons à affronter un fâcheux vent debout ou à franchir une étape un peu plus longue que la vigueur de nos muscles ne l'aurait permise. Mais si l'on examine le problème d'un peu plus près, on entrevoit les difficultés multiples auxqueiles se heurte la réalisation d'un dispositif mécanique devant satisfaire à des qualités assez contradictoires.

Le moteur auxiliaire ne doit point constituer un poids mort important : nous ne voulons point avoir un boulet à traîner pendant tout le temps où nous marchons avec la seule force de nos jarrets. Donc, il nous faut un dispositif léger et, malgré cela, nous l'exigerons robuste, aussi bien parce que nous ne voulons pas avoir à intervenir pour son entretien que parce que le « coup de collier » à fournir peut être, parfois, d'assez sérieuse importance. A la légéreté, la robustesse, l'efficacité, nous devrons adjoindre certaines qualités qui, pour être de second plan, n'en ont pas moins un intérêt sérieux : je citerai, par exemple, l'économie d'achat et la facilité d'adaptation du dispositif à une machine existante. Tel est, rapidement esquissé, le programme général de nos desiderata.

Il existe actuellement quatre ou cinq dispositifs mécaniques susceptibles de remplir partiellement ou complètement un tel programme. Examinons-les rapidement.

Le dernier Salon de l'Automobile nous a fait connaître le Motor Fly (*fig. 3*) qui permet de transformer une bicyclette en motocyclette extra-légère, par substitution d'une roue arrière motrice à la roue habituelle. Le moteur, un petit mono 55 × 66 2-temps à ailettes, donnant environ 1,25 HP, entraîne par friction la roue arrière, au moyen d'un galet monté sur l'arbre moteur qui agit sur une rampe circulaire concentrique à la roue. L'ensemble, y compris la roue et le pneumatique, pèse 18 kilos et peut, en palier, entraîner le cavalier à 30 kilomètres à l'heure.

L'Auto-Wheel (*fig. 2*) est, comme le Motor Fly, une roue automotrice. Mais, au lieu de se substituer à la roue arrière de la bicyclette, elle se juxtapose à elle. Le cadre qui la supporte s'attache en trois points à celui de la bicyclette. Un moteur mono 54 × 54 à ailettes, donnant environ 1 HP, entraîne, par chaîne, la roue motrice à une vitesse qui peut varier de 4 à 30 kilomètres à l'heure.

Le Simplex (*fig. 1*), qui était exposé au dernier Salon de l'Olympia, est un groupe-moteur léger, qui se place au-dessus de la roue arrière et la commande par l'adjonction d'une chaîne supplémentaire, visible sur la figure.

Le Cyclotracteur (*fig. 4*) commande la roue avant. C'est un groupe amovible pesant environ 11 kilos, qui peut se fixer presque instantanément sur toute bicyclette d'homme ou de dame. L'appareil monté ne gêne en rien l'usage normal de la bicyclette.

Le moteur est un monocylindrique 50 × 55 donnant environ 1,25 HP à 2.500 t. m. qui entraîne la roue avant par l'intermédiaire d'un galet de friction reposant sur le pneu. Un embrayage à vis hélicoïdale permet d'amener progressivement le galet en contact avec le pneu, qui constitue un excellent matelas d'air absorbant toutes les vibrations,

Je n'ai pu, dans les lignes qui précèdent, que donner une description rapide du mécanisme des principaux systèmes en présence. Tels qu'ils sont, ils nous permettent cependant de considérer comme acquises un certain nombre de caractéristiques qni sont, à peu de chose près, communes à tous les systèmes en présence; c'est ainsi que, sur tous les appareils, le moteur est un monocylindrique à refroidissement par ailettes, ayant environ comme dimensions 55 × 55 et donnant de 1 cheval à 1 cheval et demi.

Comme poids d'ensemble, en y comprenant tous accessoires, le poids varie de 11 à 18 kilos. Si l'on s'en tient au seul groupe moteur, le poids est compris entre 10 et 15 kilos. Peut-être l'expérience nous apprendra-t-elle à le réduire dans une proportion d'autant plus intéressante que nous avons tout intérêt à amener au strict minimum compatible avec un bon fonctionnement le supplément de charge que nous nous imposons en service normal.

C. Laville.

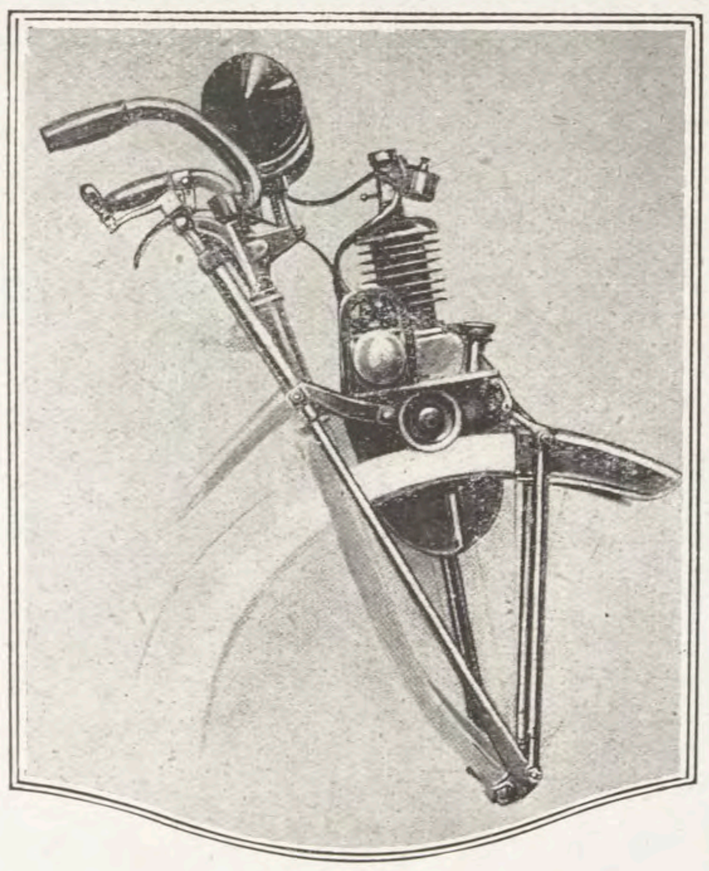


Fig. 4. — LE CYCLOTRACTEUR

La *Vie au Grand Air*, toujours désireuse d'encourager les efforts et les nouveautés concernant le sport, se propose d'organiser un concours de bicyclettes à moteur auxiliaire.

Nous sommes certainement très près de la bonne solution, mais encore faut-il la faire connaître à la foule et après expérience décisive.

C'est ce que la *Vie au Grand Air* tentera lorsque la belle saison reviendra, en créant une course réservée aux bicyclettes à moteur auxiliaire.

LA CHIRURGIE SPORTIVE

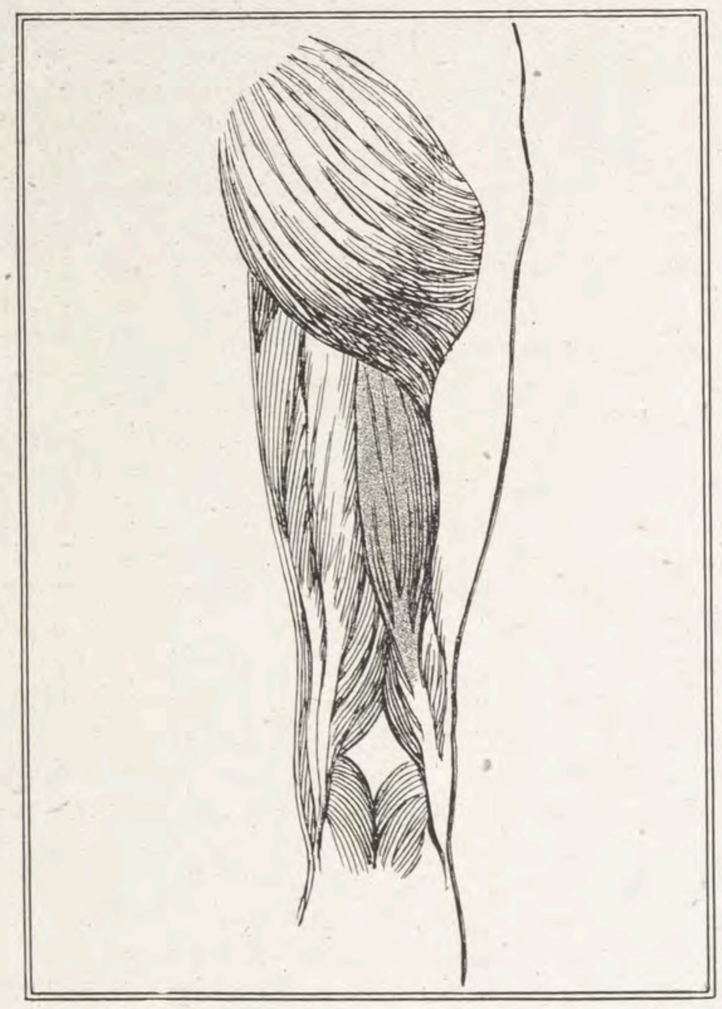
Par le Dr Jacques Dedet.

Les contusions sont monnaie courante en sport, elles sont le prix que l'on paye la joie que vous procure l'effort. Nous parlerons surtout de celles auxquelles sont exposés les joueurs de football. Les amateurs de lutte, de boxe, de courses devraient nous apporter sur ce chapitre l'appoint de leur expérience et compléter cet aperçu.

La contusion banale ne se révèle que par la douleur accusée par le blessé. Cette douleur est un signe infidèle : chacun réagit suivant son naturel, et supporte avec un courage différent le résultat douloureux du choc reçu. Qu'il y a-t-il derrière cette douleur ? La contusion légère ne s'accompagne, sur le moment même, d'aucun épanchement sanguin. Le diagnostic est une question d'œil et d'habitude ; de toutes façons, il ne faut pas se prononcer d'une manière définitive avant d'avoir revu la lésion ; souvent un épanchement s'accuse important qu'on ne prévoyait pas. Le traitement est simple : *il faut mobiliser le membre contus*, faire disparaître, par le mouvement, la petite lésion. Quelle douleur peuvent produire, le lendemain ou le surlendemain des matches, en début de saison surtout, toutes les multiples contusions reçues ; l'avant a les épaules moulues, le trois quart les cuisses douloureuses. Un seul remède, marcher beaucoup, mettre en action tous ses muscles et, par la mobilisation active, faire disparaître la douleur.

La contusion violente se caractérise par l'impossibilité où est le joueur de remuer le membre touché sans réveiller une violente douleur. L'épanchement sanguin apparaît très rapidement et, dans plusieurs régions, il peut prendre une importance considérable. A la cuisse, certaines contusions violentes ont occasionné des poches sanguines de la grosseur d'une tête d'enfant. Chez les cavaliers, la contusion de la région des muscles adducteurs est fréquente et s'accompagne souvent de rupture musculaire. Le sang épanché dans ces fortes contusions n'est dû quelquefois qu'à la rupture de vaisseaux superficiels, petites veines le plus souvent, mais il peut provenir aussi de la rupture de fibres musculaires. *Le traitement c'est l'immobilité*, le repos absolu pendant quelques jours, la durée de l'immobilisation du malade variant avec la gravité de la contusion. Bien que dans ces cas le massage précoce et intempestif ne puisse pas amener les désastres qu'il cause au cas de lésions osseuses ou articulaires méconnues, il faut être prudent et ne pas soumettre la masse musculaire contuse à une malaxation inutile, nuisible souvent. Le sang, dans les cas graves, peut se collecter pendant les jours qui suivent l'accident, en une poche bien limitée ; la résorption du sang peut être hatée par les massages qui viennent à leur heure, mais si ce moyen se montre inefficace, on doit amener la guérison en vidant la poche sanguine par une ponction.

Contusion de l'œil avec gonflement des paupières et contusion de la racine du nez.



Lieu d'élection des ruptures musculaires de la cuisse avec hématome dans la région moyenne.

ASPECT DIVERS DES CONTUSIONS. Suivant sa localisation la contusion emprunte des caractères spéciaux. Dans la région inguinale, l'ecchymose prend une importance considérable étant donné la laxité des tissus. La contusion du thorax amène la perte momentanée du souffle avec reprise normale bientôt du rythme respiratoire ; la chute de l'homme porteur de la balle qui tombe sur son ballon est une des causes les plus communes de la contusion thoracique, due dans les autres cas à une rencontre un peu énergique avec le coude ou la tête d'un adversaire.

La contusion de l'abdomen est heureusement rare, étant donné la souplesse de la sangle abdominale ; quand elle est violente elle peut amener une lésion intestinale comme ce fut le cas pour notre camarade Garret. Là encore le massage absurde et pratiqué sans discernement peut être désastreux; ne vous laissez pas masser le ventre, si vous y avez reçu un choc violent ; mais que l'on vous mette étendu à plat sur le dos, la ceinture défaite, sans qu'autour de vous le cercle de vos camarades curieux raréfie l'air dont vous avez besoin. Le repos sur le dos, les bras étendus, toute cause de striction abdominale écartée, le repos sans mouvement, sans spectateur, sans camarade pleins de bonne volonté dont l'un vous secoue les bras, et l'autre vous met à mal de ses mains inexpertes les muscles de l'abdomen. Reposez-vous et attendez.

Dans la région oculaire et nasale, la contusion marque d'un masque noir le blessé ; le sang s'extravase avec facilité dans le tissu lâche des paupières et forme une poche noirâtre inesthétique. Faire disparaître cette trace d'une brutalité exercée involontairement sur vous, devient, la douleur étant nulle, votre grosse préoccupation. La chirurgie ne nous offre pas de remèdes, et les bonnes femmes vous en conseillent deux : l'application d'une pièce de monnaie très fortement appuyée sur la lésion, et mieux la mise en place sur la paupière toute noire d'un morceau de viande de bœuf bien rouge. Ce n'est pas une galéjade, l'expérience plaide en faveur de ces procédés.

Les contusions de la zone de l'oreille donnent lieu quand elles sont violentes à une lésion curieuse due à un épanchement de sang dans la partie supérieure du pavillon de l'oreille. Lésion gênante et disgracieuse qui assure une asymétrie très laide à la tête du joueur, mais qui est sans gravité et disparaît avec la com-

Épanchement sanguin du pavillon de l'oreille (le lendemain de l'accident).

Chute sur l'épaule très fréquente au cours des exercices sportifs ; ne donne souvent qu'une contusion.

pression longtemps exercée et les massages locaux. Il persiste souvent une déformation caractéristique de l'oreille.

Signalons encore l'ecchymose sous - conjonctivale, due à une contusion du globe oculaire. Vous la connaissez bien, car vous avez vu dans l'œil de votre voisin cette tache rouge qui rompt la monotonie bleutée de la sclérotique et envoie du centre qu'elle fait des traînées rougeâtres un peu partout dans l'œil. Cette contusion donne à celui qui la porte, plus d'originalité qu'elle ne lui crée de danger ; elle est bénigne.

RUPTURES MUSCULAIRES. Il faut ranger sous la rubrique contusions, les ruptures musculaires et aponévrotiques. Les unes sont dues à une contraction musculaire très violente, les autres peuvent se faire par choc direct ; que votre mollet porte violemment contre un obstacle dans une chute, votre aponévrose, cette gaîne qui entoure le muscle et qui est comme une soie tissée de fils forts et serrés, se rompt et crée un trou sous la peau où pénètre le doigt. Cette déchirure aponévrotique si, elle est minime, peut être soignée par la contention, au moyen d'une bande élastique, sinon elle est justiciable d'une intervention chirurgicale ; on recoud ce qui est déchiré. En dernier lieu, plaçons encore dans ce chapitre les crampes que l'on voit surtout fréquemment au niveau du mollet et qui cèdent à la flexion du pied sur la jambe, la jambe étant fléchie sur la cuisse, et la cuisse sur le bassin, et la lésion dite coup de fouet. Cette dernière survient avec une violence inouïe et surprend à tel point que l'on pense avoir reçu un coup, dont l'acuité est celle du coup de fouet qui cingle ; elle est due très probablement à une rupture musculaire profonde. Elle commande au joueur un arrêt immédiat du jeu et le repos absolu dans les jours suivants ; la jambe doit être mise sur un plan surélevé, et massée dès le troisième ou quatrième jour. Le blessé doit savoir que son coup de fouet le tiendra pendant de longues semaines éloigné des terrains des ports.

Toutes ces contusions portent sur le tissu musculaire. Il en est qui sont assez graves par la douleur qu'elles créent, douleur, telle que la vie normale vous est pénible pendant quelques jours et qui ne se traduisent par absolument aucun signe visible, seule, l'exacerbation de la douleur à la palpation, indique la lésion. Et cependant aucun tissu autre que les muscles n'est intéressé, mais la contusion porte sur une zone trop profonde pour se déceler objectivement.

CONTUSIONS OSSEUSES ET AUTRES. Le tissu osseux, dans les parties du corps où il est, comme on est accoutumé de dire, à fleur de peau, est sujet à des contusions. Le tibia en est le siège d'élection ; la caractéristique de la contusion osseuse est la douleur horrible qu'elle procure, qui peut aller jusqu'à l'évanouissement. Les séries de chocs successifs reçus sur la crête tibiale, cette arête qui délimite anguleusement la jambe en avant, amènent une déformation, dans la rectitude de cette zone osseuse. Les vieux joueurs de football qui ont pratiqué dans une ligne d'avants, vous permettront de tâter là où les autres présentent une surface plane, une suite de bosselures et de dépressions qui témoignent des réactions diverses du périoste sous les chocs mille fois répétés. Il faut connaître la possibilité de cette origine de déformation osseuse pour ne pas l'attribuer à une cause autre, comme on pourrait être tenté de le faire, à un premier examen.

Face postérieure de la jambe vue deux ou trois jours après un "coup de fouet" violent.

Le tissu tendineux peut aussi subir l'effet d'une contusion ; il est rare qu'un tendon se rompe, mais on a vu de violentes contusions, où des contusions légères souvent répétées au même point, produire, dans les gaînes qui entourent les tendons, des épanchements très localisés de liquide synovial qui deviennent des kystes ; ils grossissent petit à petit sous la répétition des efforts ou des chocs reçus au même endroit. Ces kystes peuvent se rompre ; il vaut mieux, dès leur existence diagnostiquée, les faire ponctionner ou plutôt les faire enlever radicalement.

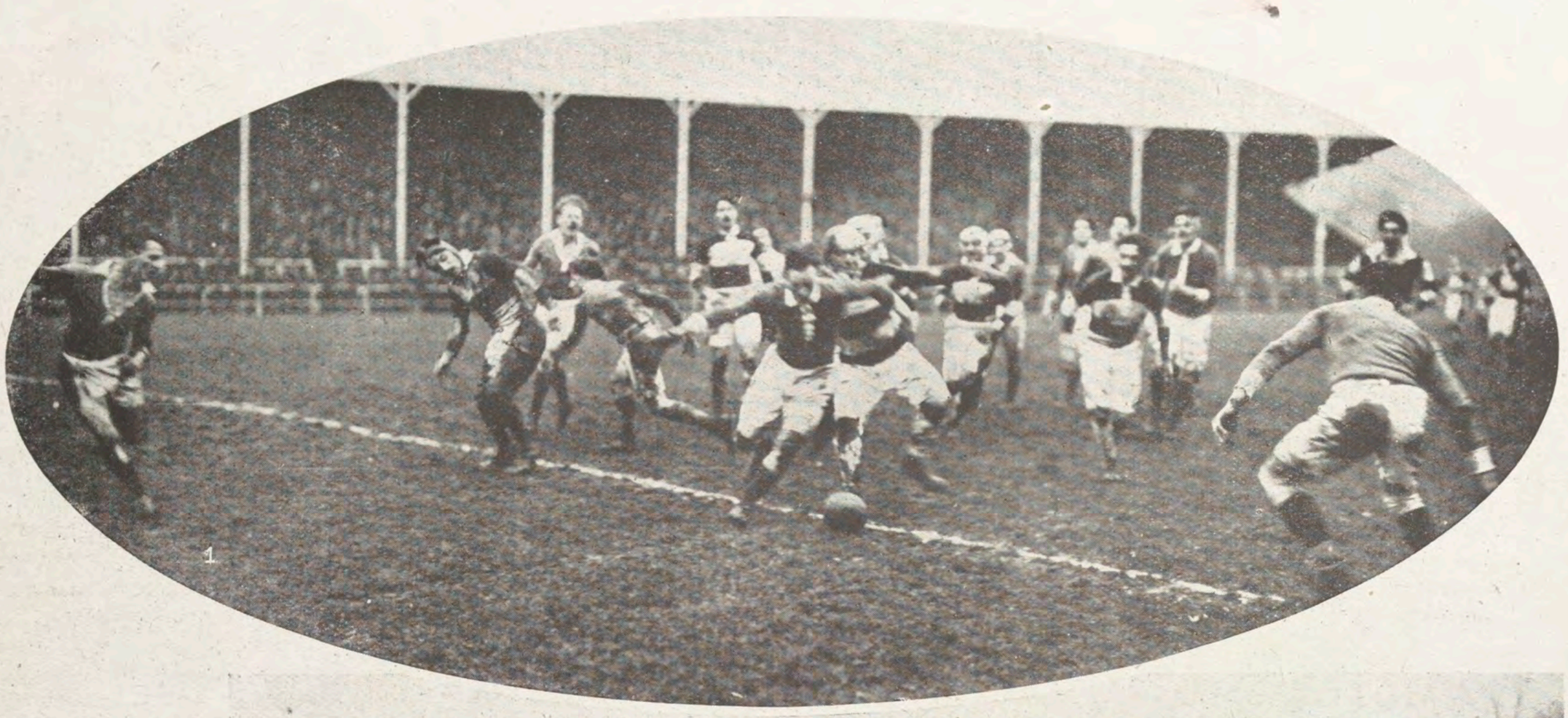
Plaquage à hauteur des cuisses déterminant un épanchement sanguin au point de contact.

Au lieu de frottements habituels, on peut voir dans la pratique du sport, comme dans la pratique courante, se développer de petites tumeurs. La seule particularité est que chez un sportif, cette tumeur bénigne en soi, peut avoir une localisation inusitée. Citons le cas de cet aviateur qui porte une petite tumeur de cette sorte, à la partie moyenne et latérale du cou à gauche ; là passait une courroie qui, à chaque mouvement fait par l'aviateur, frottait sur cette zone du cou ; il fallait savoir la possibilité de cette origine pour faire un diagnostic exact et conseiller l'ablation de cette «bourse séreuse» à siège anormal.

COMMOTIONS. Dans les cercles où l'on parle football vous entendrez raconter souvent l'histoire d'un joueur, qui à la suite d'une chute, d'un plaquage, reste un très court moment comme étourdi, puis, reprenant son activité, s'essaye à renouer le fil de ses idées et de ses actes un instant rompu. Sa bonne volonté ne suffit pas à le rendre aussi rapidement tel qu'il était avant sa chute. Il se tient bien sur ses jambes, il peut donner un coup de pied dans le ballon, il plaque l'adversaire qui vient à lui ; il est capable en un mot de tous les gestes instinctifs ou devenus tels, mais il est incapable de pensée, de jugement. Les idées sont emmêlées en sa tête, les nouvelles se présentent une à une, mais ne s'enchaînent pas dans un ordre logique ; aucun raisonnement n'est plus permis. Le joueur commotionné jouerait aussi bien avec ses adversaires qu'avec les camarades de son camp, il se saisit du ballon et court droit devant lui, il est devenu inapte à toute combinaison. On ne peut mieux comparer son état qu'à celui de l'enfant naïf que, dans nos campagnes, on nomme l' « Innocent ». Souvent une idée fixe, hante son esprit ; celui-ci parle sans cesse d'une personne vue quelques instants avant le choc, seule pour lui cet individu existe et le hante ; cet autre n'a de cesse qu'il ait repris le jeu, allant avec furie sur le terrain de droite et de gauche, courant sans discernement après le ballon ; ce dernier demande l'heure en continuant tant bien que mal son match et ne paraît s'inquiéter que de la fuite du temps. Toute mémoire est abolie ; puis en quelques heures lentement renaissent dans l'esprit les vieux souvenirs ; ils se précisent et dès lors avec une rapidité folle, progressive, tout vous revient en mémoire, jusqu'aux moments qui ont précédé le choc. Là s'arrête le souvenir, jamais le joueur ne saura ce qui lui est arrivé. Le savons-nous ? la science dit oui : commotion, léger ébranlement cérébral. Que faire en ces occasions : s'essayer à mettre au repos le joueur commotionné et ne pas le laisser seul avant qu'il ne soit revenu à son état normal.

Malgré leur allure un peu troublante, ces commotions laissent dans la mémoire de celui qui les a subies, un trou, un vide ; on ne garde aucun souvenir, comme si c'était un autre individu que vous, qui avait vécu ces heures-là. Curieux dédoublement de la personnalité. Dr JACQUES DEDET.

(DESSINS DU DOCTEUR ROBERT DAX.)



1

Le 21 décembre, au stade Bergeyre, en présence de 5.000 spectateurs, l'excellente équipe de l'Olympique a battu le S. C. U. F., par 3 points (1 essai) à 0.

2

3

Jouée dans la boue, la partie fut inégale. Les scufistes menacèrent plusieurs fois les buts olympiques mais ne purent arriver à marquer. C'est dans la première mi-temps que Franquenelle sur un envoi de Jacquet, parvint à marquer.

FOOTBAL-RUGBY

L'OLYMPIQUE BAT LE S. C. U. F.

PENDANT LE BOL D'OR

1. Le Belge Deruyter, après un joli début de course où il s'assura jusqu'à près de 10 kilomètres d'avance sur Léon Georget, dut abandonner à la 17e heure.

2. Léon Georget remonte pour la dernière fois en selle. A la 11e heure, il avait fait une chute et s'était blessé à la tête. — 3. Van Neck, terrassé par la fièvre, abandonna à la septième heure.

LE BOL D'OR

Par J.-C. Sels.

S'il est une épreuve dont le classicisme n'a jamais été mis en discussion, c'est bien la traditionnelle course de Bol d'Or, épreuve de 24 heures à bicyclette avec entraîneurs. Cette démonstration d'endurance avait déjà eu lieu en Angleterre sous le nom de *Cuca Cocoa cup*, mais ce n'est véritablement qu'en 1894, lorsque le vélodrome Buffalo organisa la course que l'épreuve devint classique.

On a déjà tant de fois l'historique du Bol d'Or que nous tomberions dans la banalité des rééditions et il nous suffira de reproduire le glorieux palmarès de la course pour en rappeler la sportive histoire :

Années	Premier	Deuxième	Troisième	Distance	Moyenne horaire	Piste
—	—	—	—	—	—	—
1894	Huret	Meyer	Rivierre	736 k. 946 m.	30 k. 748 m.	Buffalo
1895	Huret	Lewis	Rivierre	829 k. 498 m.	34 k. 562 m.	—
1896	Rivierre	Williams	Buffel	859 k. 120 m.	35 k. 796 m.	—
1897	Stein	Ariès	Chevogeon	764 k. 826 m.	34 k. 867 m.	—
1898	Huret	Robl	Stein	852 k. 468 m.	35 k. 519 m.	Roubaix
1899	Walters	Thé (M.)	Garin (M.)	1020 k. 977 m.	42 k. 540 m.	Parc des Princes
1900	Cordang	Garin (M.)	Robl	956 k. 775 m.	39 k. 865 m.	Vincennes
1902	Huret	Petit-Breton	Fischer (J.)	779 k. 700 m.	32 k. 427 m.	Buffalo
1903	Georget (L.)	Jaeck	Muller	847 k. 803 m.	35 k. 325 m.	—
1904	Petit-Breton	Georget (L.)	Vanderstuyft	852 k.	35 k. 500 m.	—
1905	Vanderstuyft	Dortignacq	Nat Butler	943 k. 666 m.	39 k. 306 m.	Vel. d'Hiver
1906	Pottier (R.)	Trousselier	Georget (L.)	925 k. 200 m.	38 k. 550 m.	Buffalo
1907	Georget (L.)	Ringeval	Lafourcade	904 k. 420 m.	37 k. 684 m.	—
1908	Georget (L.)	Dortignacq	Lafourcade	973 k. 666 m.	40 k. 569 m.	Vel. d'Hiver
1909	Georget (L.)	Combes	Lafourcade	845 k. 700 m.	35 k. 237 m.	Buffalo
1910	Georget (L.)	Lafourcade	Suter	923 k. 200 m.	38 k. 466 m.	—
1911	Georget (L.)	Niedergang	Cornet	915 k. 160 m.	38 k. 131 m.	—
1912	Georget (L.)	Lafourcade	Eigeldinger	951 k. 750 m.	39 k. 656 m.	Vel. d'Hiver
1913	Georget (L.)	Godivier	Vanderstuyft	910 k.	37 k. 916 m.	Buffalo et Vel. d'Hiv.
1914-1918 pas couru (la guerre).						
1919	Georget (L.)	Godivier	Léonard	924 k. 680 m.	38 k. 528 m.	Vel. d'Hiv.

En ce qui concerne cette dernière épreuve, sept concurrents s'étaient alignés sous les ordres du starter : Léon Georget, Nicolas Van Nek, Marcel Godivier, Charles Deruyter, Honoré Barthélémy, Alfred Steux et Edouard Léonard. C'étaient, avec des qualités diverses, des adversaires dignes de se rencontrer. Les premières heures furent monotones quoique vites et un seul, Steux, fut lâché parce qu'il n'avait pas suffisamment l'habitude de la piste. Pendant six heures tous les coureurs restèrent en piste, presque ensemble, mais ne battant aucun record.

C'est Van Nek, le crack hollandais, indisposé même avant la course qui abandonna le premier. Pris de fièvre, il lui fut impossible de remonter sur sa bicyclette et déclara qu'il ne s'était aligné que pour faire plaisir à son manager et remplir son engagement.

Steux, qui souffrait de l'estomac par suite d'une alimentation à laquelle il n'était pas habitué, abandonna à la onzième heure.

Puis à la seizième heure, ce fut le tour de Deruyter qui s'était dépensé à fond pour dominer Georget et qui pendant plus de six heures fut en tête du classement horaire. Il avait mal calculé la somme d'endurance qu'il fallait dans une épreuve de ce genre.

Quatre coureurs survécurent aux multiples péripéties de la course et firent preuve d'un incontestable courage. Le jeune Barthélémy qui s'alignait pour la première fois dans une course si longue sur piste, après avoir accompli en vainqueur les étapes dures du Tour de France et l'épreuve Strasbourg-Paris, dut reconnaître qu'il n'avait jamais tant peiné et qu'il était convaincu maintenant que la piste est beaucoup plus dure que la route fut-elle parsemée de côtes.

Léonard, très sympathique et modeste, a fait une course méritoire. Il tomba au début de l'épreuve et se contusionna aux reins. Il eut pendant quelque temps la légitime espérance de finir deuxième derrière Georget, mais son rival Godivier l'en empêcha.

Godivier, lui, s'est présenté avec une préparation sommaire et peu après son retour d'Amérique où il eut quelques déceptions. Il lui a fallu ses grandes qualités de souplesse et de résistance pour terminer la course, après avoir éprouvé plusieurs défaillances.

Quant à Léon Georget, qui inscrit son nom pour la onzième fois au palmarès de l'épreuve (9 fois premier, une fois second et une fois troisième), il est superflu de répéter qu'il a gagné *sa course*.

« Ces jeunes gens, me disait-il, ne se sont pas rendu compte de l'importance de la durée de la course. Ils se sont dépensés à fond quand c'était, au contraire, le moment de se ménager et le résultat fatal est arrivé lorsqu'ils auraient dû avoir la réserve d'endurance nécessaire pour passer le lever du jour. C'est l'expérience surtout qu'il faut dans ces sortes d'épreuves. Il ne faut pas se laisser influencer par les encouragements du public qui ne comprend que la vitesse et la lutte. Il faut dans le Bol d'Or, *durer*, et quelques concurrents se sont effondrés pour l'avoir oublié. Je suis content d'avoir eu raison de Godivier, qui voulait sa revanche de 1913, car j'estime que c'était lui mon rival le plus redoutable. »

Il faut constater que chaque fois que le Bol d'Or s'est donné sur piste couverte les 900 kilomètres ont toujours été dépassés : 943 km.666 en 1905 par Arthur Vanderstuyft ; 973 km. 666 en 1908, 951 km. 750 en 1912, 910 kilomètres en 1913 et 924 km. 680 en 1919, ces quatre dernières fois par Léon Georget. Cela provient évidemment de l'absence de vent, d'une dépression moins grande au lever du jour et des soins plus faciles sur une piste couverte.

Les coureurs avaient cette année adopté la petite roue à l'avant. Le vainqueur ayant parcouru 924 km. 680 a fait faire à sa roue arrière 42.030 tours tandis que sa roue avant en a fait 49.049. Pour y arriver il lui a fallu, étant donné qu'il utilisait un développement de 7 m. 20, 128.425 coups de pédale de chaque pied. Il a fait 3.699 tours de piste et passé 7.399 virages. On se représente ainsi, à peu près, ce qu'il faut de résistance pour accomplir un tel exploit.

J.-C. Sels.

ENFIN, UN ENCOURAGEMENT OFFICIEL !

Le Président de la Chambre félicite sur la pelouse, avant le match, le capitaine de l'équipe de France, Struxiano. On voit à côté de lui Jaurréguy. — En bas, la foule, stoïque, sous la pluie.

UNE VICTOIRE ALLIÉE

Par Jacques Dedet.

LES VICTIMES DE LA GUERRE DE DEUX ÉQUIPES :

SUTHERLAND, DICKSON, GORDON. MILROY, TURMER. BLAIR. BAIN, ABERCOMBRIE, BURGUN, DECAMPS, LEGRAIN, GUILLEMIN, HEDEMBAIGHT, PUFAU.

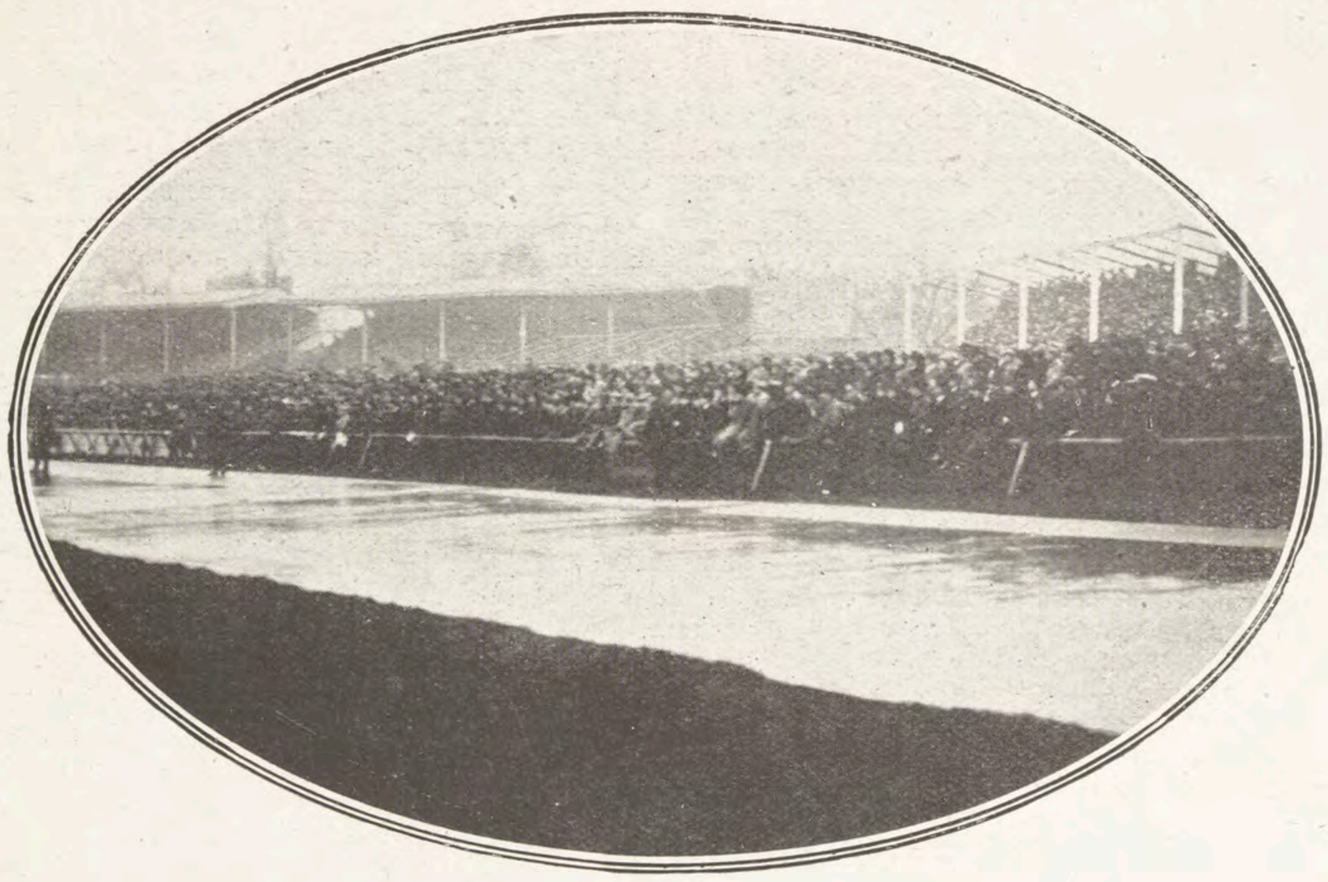
Les volets ouverts en ce premier matin de l'année nouvelle, ne laissent venir à moi qu'une lumière grise. La pluie en rais obliques strie la rue. En cette atmosphère humide et terne, tandis que des souhaits s'échangent, je pense à ceux qui ne joueront plus ; nos vieux amis, nos jeunes camarades, nos adversaires...

Deux heures : la pluie qui tombait fine et dense arrête son effort. La foule envahit comme au temps heureux le Parc des Princes. Les tribunes sont prises d'assaut, elles regorgent de monde, les dernières grappes de spectateurs s'attachent à leurs escaliers. Voici des bancs, des caisses, des tables, des chaises. Sur les uns et les autres hissés, les nouveaux venus semblent de taille surhumaine. Chacun installe son campement. Des têtes connues, des têtes d'avant-guerre. Véritablement c'est une « Première », une première au grand air. Quelle joie de se sentir à nouveau perdu dans cette foule sportive ; quels doux souvenirs n'évoque-t-elle pas en nous cette ruée vers la bataille internationale ! Le Football Rugby n'est pas mort, ses fervents, pendant sa somnolence, n'en ont point oublié la beauté sincère, et les voilà tous, amoureux comme au premier jour, avides de revoir l'envol du trois-quart aile, le rush des avants, la feinte malicieuse. Que j'ai plaisir à vous revoir tous, à me perdre parmi vous, à me retrouver à vos côtés, à vibrer avec vous, devant un terrain de sport, à l'occasion de la reprise de nos matches entre nations. Le passé ne meurt pas... il revit dans vos amours sportives, dans votre enthousiasme, dans nos espoirs.

Entre deux haies de spectateurs, le gouvernement passe. Il est venu, grâce aux efforts de puissants amis, nous dire : « Nous nous intéressons à vous ». M. Deschanel est sur la pelouse. A sa droite le quinze d'Ecosse : le joueur de cornemuse module sur son instrument un vieil air du Folk-lore calédonien. A sa gauche, quinze Français : notre équipe nationale. Aux hommes porteurs du chardon, qui saille en blanc sur le jersey bleu, aux hommes marqués de l'insigne gallois, le chapeau haut-de-forme en main, sous la pluie fine, le Président de la Chambre serre la main. Rappelons-nous. Les anciens ont connu l'échec, la déroute, la honte presque. Bafoués et ridicules aux yeux de la majorité, ils ont subi les heures mauvaises, les lourdes défaites, le mépris. Regardez leur œuvre, voyez où en est venue leur ténacité : trente mille spectateurs attendent anxieusement le coup d'envoi d'un match de football.

LA PREMIÈRE MI-TEMPS. Les équipes sont en place. L'arbitre est prêt à siffler le coup d'envoi. Sa silhouette froide et énergique nous met en tête un nouveau souvenir : la finale du championnat de France de 1908 qui vit la victoire du Stade français sur le terrain de Colombes. Ce n'est pas sans émotion que j'ai revu cet homme.

La France a le coup d'envoi. Le ballon va directement en touche ; premier coup de sifflet : mêlée au centre. Première mêlée, le ballon sort de notre côté : nous attaquons... La première mi-temps est splendide à voir, le jeu est d'une rapidité folle. Les deux équipes attaquent à tour de rôle. Nous avons plus fréquemment le ballon en mêlée que nos adversaires, nos offensives bien amorcées par Struxiano sont continuées avec succès par Billac et nos trois-quarts ; mais les Ecossais marquent leurs hommes de près, les ailiers sont rapides et ne laissent pas passer les nôtres. Les attaques écossaises sont nettes, classiques. L'une d'elles donne le ballon à Crole, le trois-quart aile droit. Dans un déboulé rapide, l'ailier écossais s'efforce



UNE BELLE

Un-trois quart Ecossais, mis en possession de conquête d'un essai. L'arbitre, Poter Irwin, se lancent à sa poursuite. Plus de 30.000

LES " AVANTS " A L'ŒUVRE

Le match dans les trois-quarts de sa durée se résuma à un duel d'avants : duels en mêlée, en dribblings, à la touche. Là, la violence de chacun des joueurs se donna libre cours ; bien souvent les hommes étaient bousculés et mis à terre avant d'être en possession du ballon.

à déborder son vis-à-vis, le Perpignanais Serre. Il amorce son débordement, il l'accentue, il va passer, non, Serre le plaque en touche. Une autre attaque donne le ballon à Angus qui file droit; son ailier se trouvant étroitement marqué, il donne un léger coup de pied par-dessus notre centre, notre ligne est trouée. Non, un des nôtres reprend le ballon de volée et l'envoie en touche. D'une mêlée ouverte un avant écossais s'échappe ; il se fraye un chemin à travers les nôtres, il est arrêté dans sa course et passe à un de ses camarades, un grand gars d'avant que rien ne semble devoir arrêter... un Français dans ses jambes, le voilà à terre, ce n'est pas encore l'essai. Nos offensives sont plus soudaines, plus surprenantes, plus dangereuses pour l'adversaire que les siennes ne le sont pour nous. Le ballon va de main en main vers nos ailiers, il revient au centre, un avant le cueille; l'attaque se poursuit, puis s'arrête. Elle renaît : Billac donne son ballon avec adresse à droite, à gauche ; il fait une ouverture, il feinte, il donne un coup de pied ; il est la tête de l'attaque ; il conçoit et exécute à merveille. Le mur écossais est solide : rien ne passe. Devant ces insuccès, nous ne continuons pas notre système d'attaques à outrance. Voici que nous modérons nos offensives, nous les restreignons ; le ballon comme un captif est tenu au centre du terrain, nos rapides ailiers ne le voient plus venir à eux. Nos avants fournissent dans le jeu ouvert un gros effort, Sebedio est de toutes les fêtes et Thierry accumule les hauts faits. Ces diables d'Ecossais sont durs, courageux, tenaces, ils plaquent les hommes aux jambes, à l'origine même de leur course ; ils se couchent sur les dribblings ou les ramassent adroitement. Le jeu se maintient rapide, chacun tour à tour prend l'avantage, le public voit un spectacle splendide... la mi-temps est sifflée. Si j'en crois les montres de mes voisins, on n'a joué que trente-cinq minutes... à peine.

L'ENTR'ACTE. Les Ecossais se réunissent au centre du terrain ; ils forment autour de leur capitaine un arc de cercle. Un de leurs dirigeants, qui porte avec dignité le kilt, leur donne des conseils. Ils se concertent, ils élaborent un plan de victoire pour la seconde mi-temps.

Les Français comme une volée de moineaux quittent le terrain, ils s'égaillent vers la foule. Les conversations particulières s'engagent ; chaque officiel dit son petit mot, sa petite phrase. Brennus discret ne parle pas. On voit Mauriat, Gondouin, Fernand Forgues... L'espérance est au cœur de tous ; une douce fantaisie règne...

LA DEUXIEME MI-TEMPS. Le ballon sur le coup d'envoi de l'Ecosse roule en touche dans notre camp, à la hauteur de notre ligne de 22 mètres. A la remise en jeu, nos avants se saisissent du ballon, le jouent aux pieds, bousculent l'adversaire, lâchent le ballon, le reprennent ; avec fougue, avec furie ils mènent une attaque désordonnée et puissante jusqu'aux 10 mètres d'Ecosse... l'essai est proche... Mais nos hôtes ne sont pas des petits enfants, ils se reforment dans leur camp envahi, ils se défendent pied à pied, ils se dégagent. A dater de ce moment, dix minutes après le début de la deuxième mi-temps, je note un fléchissement dans nos lignes, une supériorité assez nette de l'équipe d'Ecosse. Nos avants

PHASE DE JEU

la balle après une touche longue, part à la surveille ses évolutions, tandis que nos joueurs spectateurs assistaient au grand match.

UNE ATTAQUE A LA MAIN

Nos adversaires prirent de rares attaques à la main. Quand ils en pratiquèrent, ils employèrent plus leur force de pénétration que la finesse et la ruse. Leur tactique consista surtout en offensives aux pieds et c'est à un dribbling heureux qu'ils doivent leur victoire.

paraissent un peu fatigués de l'effort fourni par eux jusqu'à ce moment, quelques-uns d'entre eux, probablement cassés par des chocs violents et trop répétés, ne suivent plus comme au début, et ne se replient plus aussi rapidement. Sebedio, dont l'effort durant toute la première partie du match avait été prodigieux, ne montre plus son ardeur que par à-coups. L'Ecosse joue méthodiquement, elle mène aux pieds ses attaques jusqu'à nos 22 mètres. Les trois-quarts gagnent du terrain par des coups de pied en touche judicieux. Comme une vague qui se forme minime, s'enfle, se soulève et s'abat, la ligne d'avants écossaise part le ballon aux pieds et déferle vers notre ligne de but. D'un pied à l'autre poussé, repris, et toujours mené vers notre camp, le ballon est fidèle à nos hôtes. De temps en temps, quand ils se sentent assez près de nos buts, ils ébauchent une attaque à la main, et mettent leurs trois-quarts en action. Nos hommes plaquent bien, rien ne passe. Et, tout à coup, nous nous dégageons, notre situation s'éclaircit, un long coup de pied en touche ramène le jeu au centre du terrain. Nous gagnons quelques mètres encore. Une bonne mêlée, le ballon sort pour nous, nous attaquons. Au centre de notre ligne de trois-quarts le ballon s'arrête ; un pied écossais l'envoie vers nos buts, nous courons après lui, nous l'avons en nos mains, nous le perdons ; l'Ecosse entière fait pression sur nous, le ballon hésite ; il va, il vient, puis il franchit notre ligne de but ; un maillot bleu marine se détache, un homme plonge. Trois points pour l'Ecosse. L'essai est marqué près des poteaux, le but facile est réussi : cinq points.

Avec énergie, nos avants reprennent un instant l'offensive. La pluie tombe avec rage, aucune attaque à la main n'est plus possible. Nos hommes se défendent avec énergie, avec rage ; les Ecossais nous harcèlent, ils nous menacent du pied, ils dribblent et dribblent... C'est la fin.

COMMENTAIRES. L'Ecosse mérite sa victoire. Elle nous a dominés plus nettement dans la seconde mi-temps que nous ne l'avons mise en péril dans la première. Il eut fallu, dans celle-ci, faire donner plus souvent et plus à fond nos lignes arrières, en fatiguant moins nos avants.

Notre équipe n'a jamais été surclassée. Les Ecossais se sont montrés meilleurs dans le jeu au pied, mais nous avons fait preuve de plus belles qualités d'attaque à la main et de plus de variété dans notre jeu.

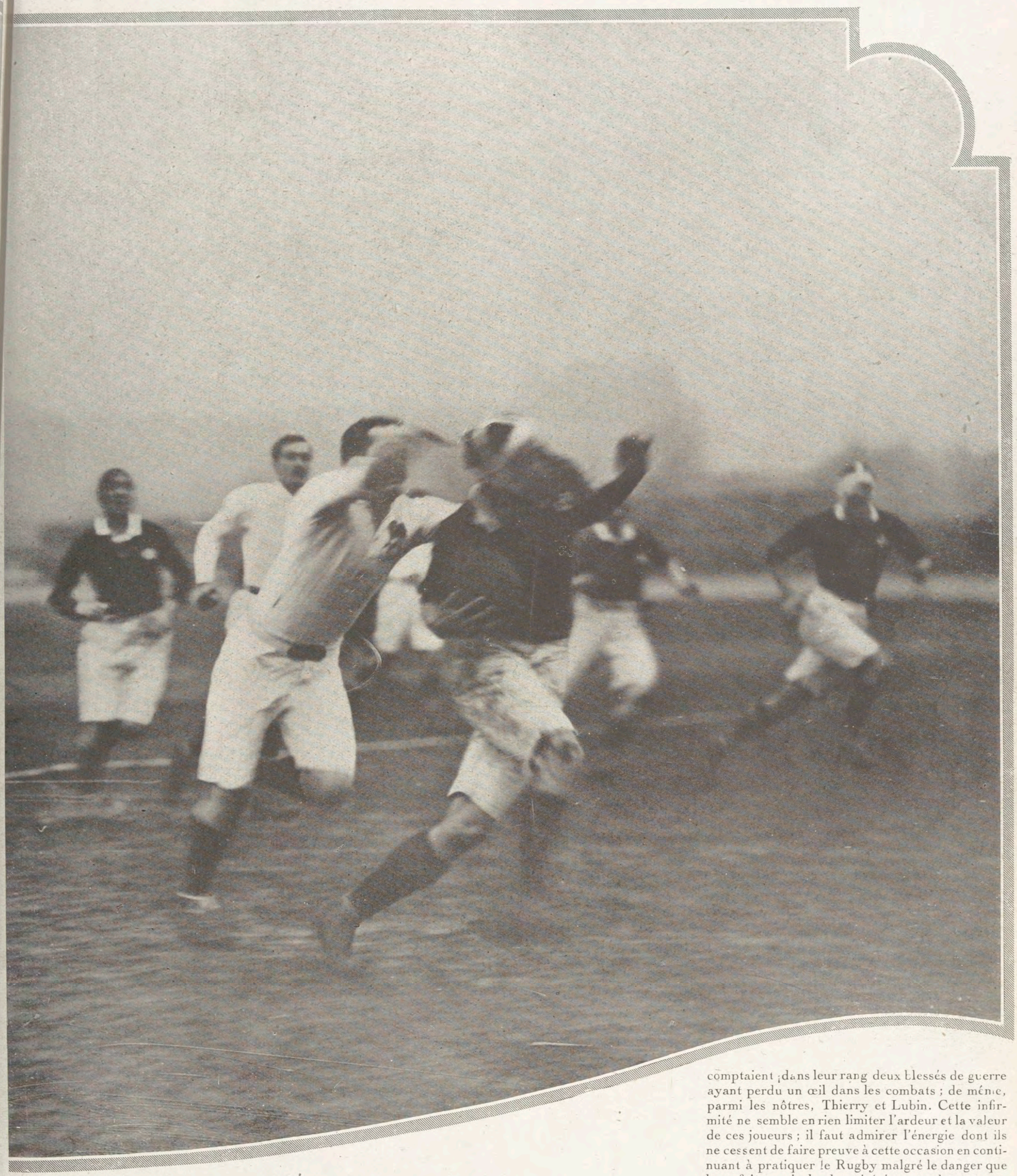
Au cours d'une attaque française très dangereuse pour eux, les Ecossais ont *marqué* un « en avant » d'un de nos centres ; je n'ai jamais vu faire ce geste jusqu'à ce jour ; il fut tout à fait utile.

L'arbitrage fut large. Nos hommes eurent le tort en une circonstance où l' « en avant » fait par un Ecossais avait été manifeste de l'arrêter sans que la faute ait été sifflée ; c'est une grave erreur : une faute n'existe que si l'arbitre la voit et la siffle. La foule protesta quand M. Poter Irwin donna un coup franc à l'Ecosse ; elle eut tort, l'off-side français était patent et méritait cette sanction sévère.

Cette partie fait honneur aux quinze sélectionnés ; ceux qui savent ce qu'est le choc de l'Ecosse applaudissent sans restriction leur exhibition du 1er janvier. Notre Rugby a fait des progrès. — JACQUES DEDET.

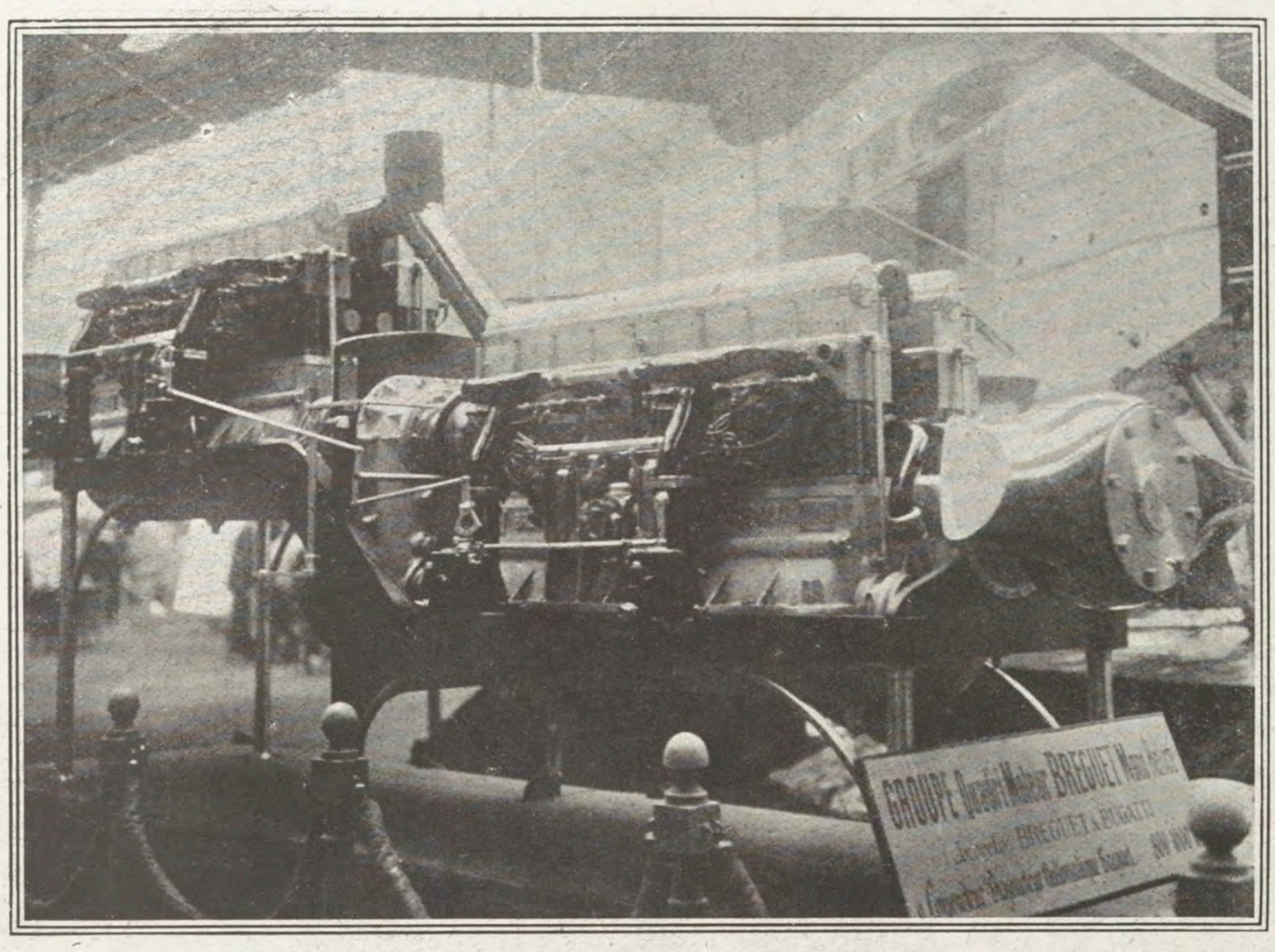
Un avant écossais a réussi à s'emparer de la balle et s'apprête à partir dans la direction de nos buts, mais un avant français l'a saisi aux épaules et va entraver sa course. Le grand « forward » d'Écosse qui suivait l'attaque et attendait la passe de son camarade, porte un protège-oreilles spécial qui se prolonge sur l'œil droit et assure sa protection. Nos adversaires

UNE ÉCHAPPÉE D'UN



comptaient dans leur rang deux blessés de guerre ayant perdu un œil dans les combats ; de même, parmi les nôtres, Thierry et Lubin. Cette infirmité ne semble en rien limiter l'ardeur et la valeur de ces joueurs ; il faut admirer l'énergie dont ils ne cessent de faire preuve à cette occasion en continuant à pratiquer le Rugby malgré le danger que leur fait courir la dureté fréquente de ce sport.

AVANT ÉCOSSAIS



UN GROUPE MULTIMOTEUR

La maison Bréguet exposait au salon un groupe multimoteur comprenant 4 moteurs de 200 chevaux couplés individuellement et automatiquement. Il sera monté sur les aérobus type XX qui seront prêts au printemps 1920. Un mécanicien, dans la chambre des machines, aura mission pendant la durée même du vol, de revoir et d'entretenir sans arrêt un ou plusieurs des moteurs, ce qui permettra de ne plus redouter la panne.

LES ENSEIGNEMENTS DU SALON

Que faire pour sauver l'Aviation?

Par Jacques Mortane.

Le Salon de l'Aéronautique qui vient de se terminer fut parfait. Il montra le constant effort de nos constructeurs, et prouva, par l'affluence qui y défila pendant deux semaines, que le public était apte à s'intéresser à la locomotion nouvelle. Les dirigeants furent un peu moins empressés, mais dame ! ils préparent peut-être 1920. Pourtant un proverbe nous apprend qu'il ne faut pas remettre à l'année suivante ce qu'on pouvait faire l'année précédente ! Continuons à espérer ! Par contre, il est à remarquer que le maréchal Pétain fut un assidu de l'exposition. Il s'y renseigna, interrogea, étudia : c'est un croyant.

Cet optimiste préambule ne doit pas être exagéré. Car jamais le péril qui menace l'aviation n'a été plus redoutable. Ce Salon représentait le dernier effort des maisons de construction, si le gouvernement ne décide pas de les encourager. Les merveilleux modèles exposés avaient été établis grâce aux bénéfices de guerre : le C. 25 Caudron a coûté plus de 800.000 francs, le Mammouth Blériot a nécessité plus d'un million. Vous concevez aisément que nos grands fabricants ne pourront pas sans cesse créer et inventer à ce prix. Le Salon de 1920 ne nous fera plus admirer de semblables conceptions si l'Etat continue à négliger le plus lourd que l'air, si le public s'obstine à considérer l'avion comme un engin de mort, si l'Aéro-Club de France ne se donne pas la peine d'employer le don de 2 millions de Deutsch de la Meurthe à l'organisation d'épreuves plutôt qu'aux enjolivements du siège.

La visite du Salon permettait de se rendre compte des progrès extraordinaires accomplis depuis le précédent, celui de 1913. Mais tous les problèmes n'ont pas encore reçu leur solution, il en est encore beaucoup qui restent en suspens. Si le gouvernement trouve qu'il ne peut distraire de notre budget un pauvre petit million annuel pour l'organisation d'un concours, il pourrait recourir à une souscription nationale ou à tel autre moyen qu'il jugerait opportun.

LA NÉCESSITÉ D'UN CONCOURS NATIONAL. Le but de ce concours ? Le progrès aérien. Un comité de techniciens établirait une liste des questions à résoudre et la proposerait aux concurrents. Ceux-ci s'attaqueraient à l'énigme jusqu'ici impénétrable qui leur semblerait la plus facile à déchiffrer et présenteraient leur invention. Le million serait réparti entre les lauréats. Et je gage qu'avant longtemps on trouverait le moyen d'empêcher les pertes de vitesse, d'atterrir à 25 kilomètres à l'heure, de s'élever verticalement et de se mouvoir dans l'espace sans la moindre crainte. Il n'est pas d'exemple que nos inventeurs se soient avoué vaincus. Du jour où ils se sentiront soutenus, ils trouveront ce qu'on leur demandera. L'aviation nous a habitués à être stupéfiés, elle continuera, si on ne la délaisse pas.

Quant au public, il faut qu'il comprenne qu'à l'heure actuelle les avions sont encore mieux que les chemins de fer, qu'ils sont beaucoup plus rapides et qu'ils avalent non pas l'obstacle, mais l'espace. Lorsqu'il se sera convaincu de la réalité et qu'il se dira : « Cette lettre que je dépose à ce bureau de poste à 10 heures du matin sera à Londres à 2 heures de l'après-midi », il se rendra compte que vraiment il y a quelque chose de changé dans le monde. Mais le Français, hardi dans ses conceptions, devient timoré quand il aborde le domaine du pratique. Il aurait aisément consenti à prendre place à bord d'un avion pour traverser la Manche à l'époque où ce voyage constituait un exploit, il n'ose pas confier une missive à l'aéroplane. Mais le jour où il essaiera, il ne voudra plus employer d'autre moyen de locomotion.

A ce point de vue, les Anglais sont plus avancés que nous : une maison de Londres s'est fait envoyer de Paris, le jour du Réveillon mille kilos de foie gras, transportés par un Handley Page. Et ils arrivèrent avant l'heure! Pendant les délibérations sur la paix, quotidiennement les plus grands hommes d'Etat britanniques confiaient leur vie à l'aéroplane pour le voyage : les nôtres en

auraient-ils fait autant ? Je sais bien que la paix n'a pas été plus vite obtenue de ce fait, mais les diplomates étaient modernes. Les deux lignes qui font chaque jour l'aller et retour entre Londres et Paris ont de nombreux clients, mais les Français y sont très rares.

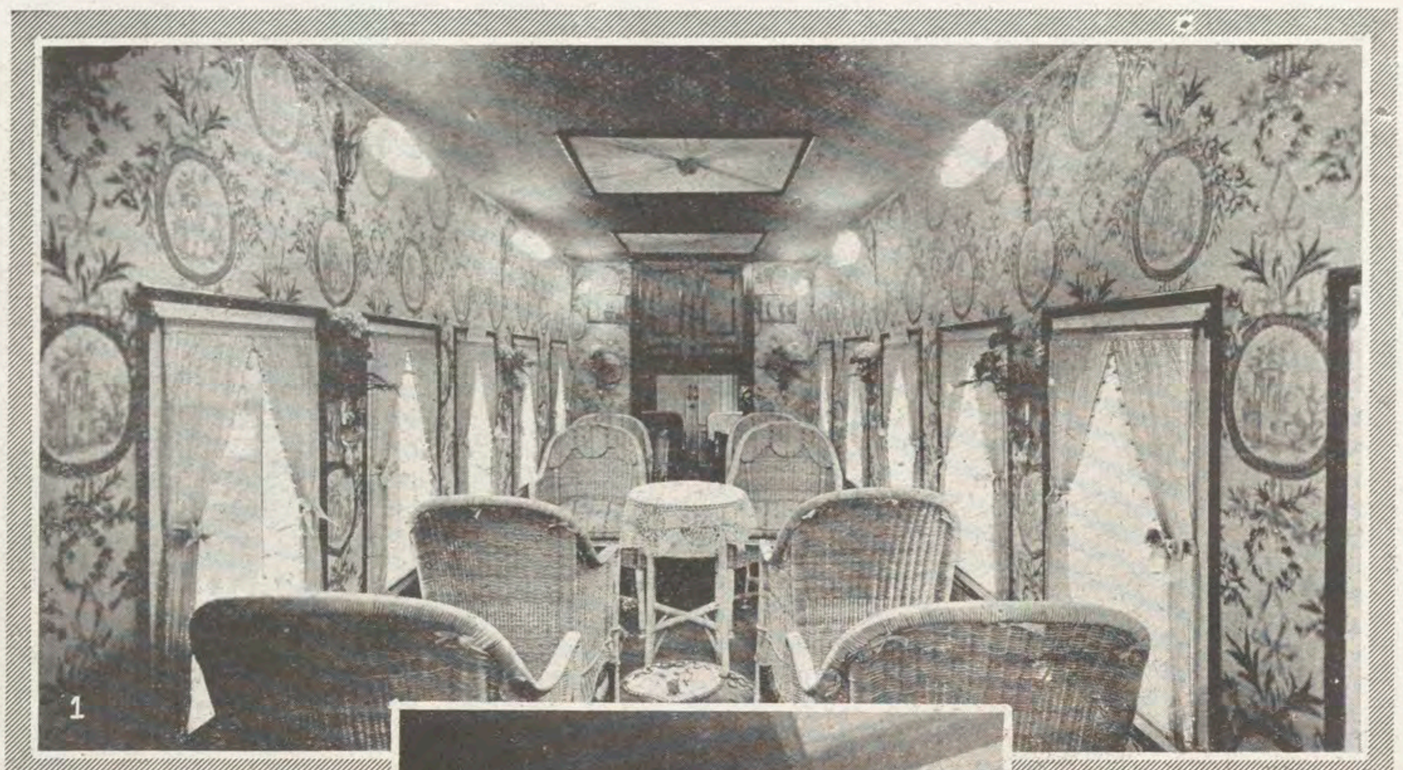
Il faut éduquer la foule.

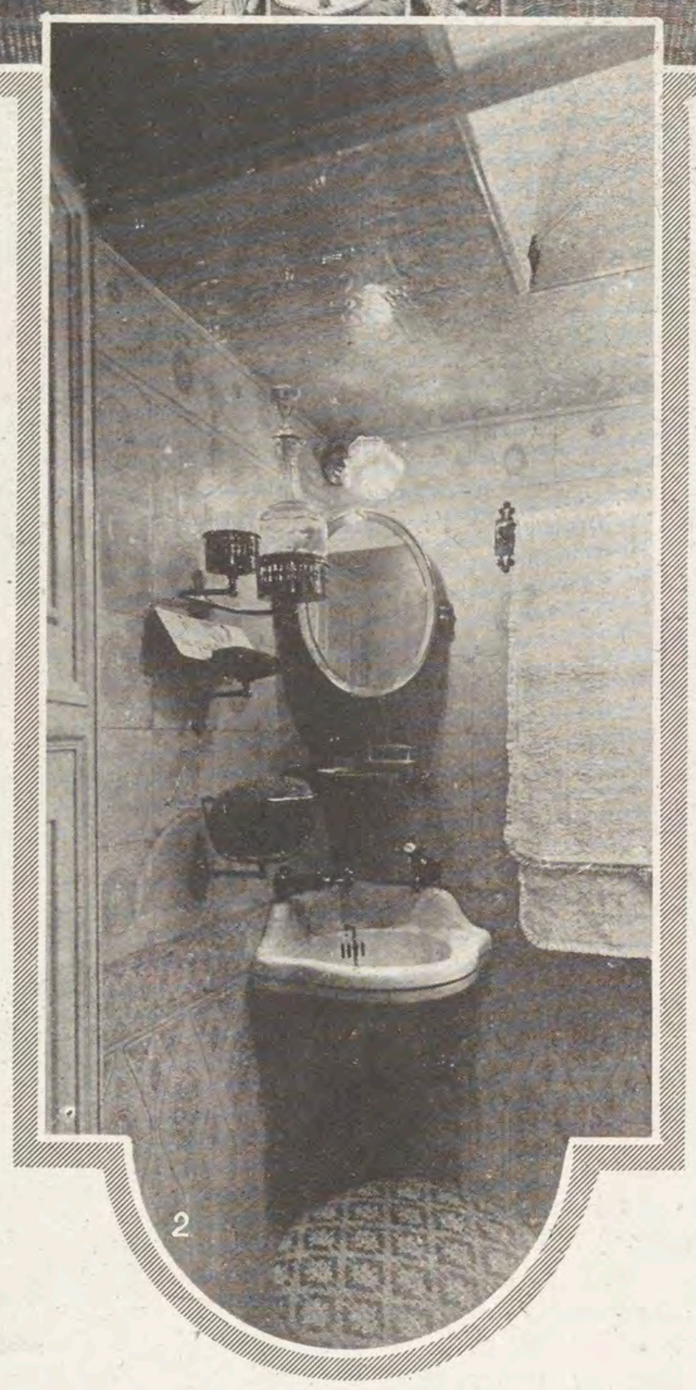
Or, quel peut être l'avenir de notre aviation si nos dirigeants d'abord ne s'en soucient point, si le public ensuite n'a pas confiance ? Il est indispensable de faire l'éducation de la foule. On y parviendra par la parole et surtout par l'exemple, mais encore faut-il que l'exemple soit d'une rare prudence et que, pour attirer les profanes, on ne risque pas de causer une catastrophe en faisant preuve d'une téméraire maestria. Ce serait aller à l'encontre du but poursuivi ! Hélas ! bien des accidents ont été cause des bonds en arrière enregistrés parfois : au lieu de les expliquer, de rechercher les causes, les journaux se sont complu à délayer l'atrocité des faits divers, sans se soucier de l'aviation qui tue beaucoup moins qu'on ne le suppose.

Le voyage de l'Australien Ross Smith de Londres à l'Australie n'est-il pas une preuve des possibilités de l'avion ? Ce pilote, en 29 jours, par la pluie, la tempête, a fait couvrir les 18.000 kilomètres du parcours à trois passagers. N'est-ce pas la plus admirable démonstration des possibilités de l'avion ? Certes, dans la réalité, il n'en serait pas de même. Le vol de Ross-Smith étant avant tout une prouesse sportive. Si ce trafic devenait régulier, on opérerait par relais. Des avions se trouveraient tous les 900 ou 1.000 kilomètres avec un pilote et un mécanicien frais qui prendraient les voyageurs. Et ce n'est plus en 29 jours, mais en moins de trois semaines que le trajet serait effectué.

Le meeting d'hydravions de Monte-Carlo va nous procurer de belles espérances au printemps. Mais il ne faut pas s'en tenir au domaine strictement sportif, il est indispensable de voir plus loin et de considérer que la locomotion aérienne est entrée dans nos mœurs non pas seulement pour l'admirer, mais pour nous en servir.

Il m'a semblé qu'il serait intéressant de poser à quelques notabilités la question suivante : « Que faut-il faire pour sauver l'aviation ? » N'est-ce pas en effet de la discussion que jaillira la lumière ?





L'INTÉRIEUR DU CAUDRON C. 25

Rien ne montre mieux le progrès accompli que le confort et même le luxe à bord des avions. Fin 1918, personne n'avait songé à abriter les passagers. Et voilà ce que nous vaut 1919 : l'aérobus Caudron C. 25, pour 20 passagers, (1) possède un salon, un fumoir et un lavabo (2).

La mission de l'État.

A tout seigneur, tout honneur : c'est donc par MM. Louis Blériot et Louis Bréguet que nous commencerons :

« L'aide du Gouvernement est indispensable, s'empressent-ils de nous répondre.

L'Etat doit subventionner les Compagnies de navigation aériennes sérieuses, au moyen de primes kilométriques, revisables chaque année sur la présentation des comptes desdites compagnies.

Une réforme essentielle consiste dans la création des commandes conditionnelles que doit passer le Gouvernement, payant largement, afin de permettre aux constructeurs l'entretien de leurs bureaux d'études. Il faut également payer largement les petites commandes d'avions passées en série.

En outre, confier aux maisons qualifiées le soin de former chacune annuellement une centaine de pilotes militaires, au lieu de réserver cette mission à l'armée. Le travail civil sera plus économique et mieux fait et il permettra aux constructeurs de vivre sans envisager l'obligation de changer d'industrie.

L'organisation de l'infrastructure que l'on nous promet sans cesse est primordiale dans la métropole et surtout dans les colonies. Elle n'existe que sur le papier ! Le Gouvernement devrait d'ailleurs encourager par tous les moyens l'aviation coloniale et accorder des subventions qui se superposeraient à celles que distribuent parcimonieusement les autorités des colonies. Il y a des milliards de francs à tirer des exploitations africaines, grâce à l'emploi de l'avion. Un tel résultat vaut bien la dépense de quelques millions.

La création de concours destinés surtout aux perfectionnements des moteurs est indispensable.

Enfin, l'Etat doit se rendre compte, que développer l'aviation civile, lui permettra de procurer à la France une armée permanente dont elle pourra avoir grand besoin un jour ! »

M. René Caudron qui, après avoir doté notre cinquième arme des appareils les plus remarquables pendant la guerre, a tenu à exposer un colossal aérobus, confortable et luxueux, pouvant emporter 20 personnes, est partisan du travail à outrance.

« Que l'Etat passe à toutes les maisons intéressantes des commandes peu importantes, peut-être, mais suffisantes pour leur permettre de conserver leur bureau d'études au complet. Il ne s'agit pas de gaspiller en donnant beaucoup aux uns et rien aux autres. Pas de trust, mais que chaque constructeur puisse travailler sans crainte d'être obligé de cesser sa fabrication. Et que sur les prix des avions, il reste un bénéfice assez raisonnable pour encourager l'industriel à continuer ses efforts. »

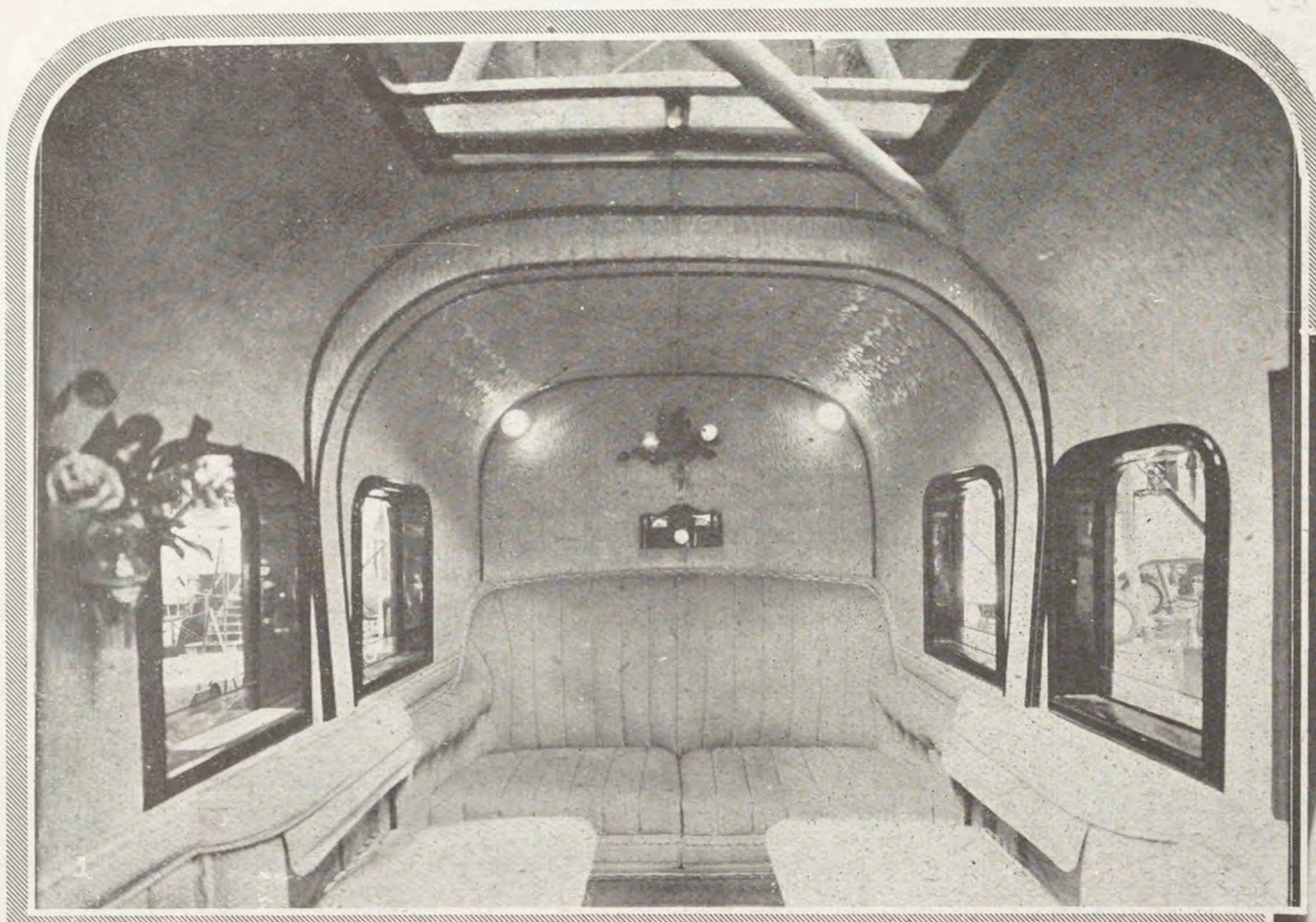
Que chacun ait la foi.

M. Chasserio, directeur de la maison Nieuport, considère que ne pas croire à l'aviation est un acte de lèse-patrie.

« Que chacun ait la foi, dit-il, et que beaucoup ne ménagent pas la reconnaissance ! Que les usines centralisent leur fabrication afin de diminuer leurs frais généraux, puisqu'elles ont beaucoup moins de débouchés que pendant la guerre. Il faut essayer de produire moins, et à meilleur compte. Que le gouvernement établisse des programmes, décidés par des comités techniques composés exclusivement de compétences — on peut y arriver en s'en donnant la peine ! — et qu'il les propose aux constructeurs. Après quoi, il passera des commandes aux lauréats. »

Autre son de cloche ! Il est donné par M. Marcel Besson, le constructeur d'hydravions, qui établit en 1916 un triplan remarquable dont on retrouve toutes les caractéristiques sur le Fokker de 1918, coïncidence tout au moins bizarre !

« Pour sauver l'aviation, il faut avant tout supprimer les concours. Cette affirmation peut sembler paradoxale, mais réfléchissez un peu : les concours s'adressent à tous les constructeurs. Les grands n'hésitent pas à consacrer une fortune à l'établissement d'un appareil.



1. L'INTÉRIEUR DU BREGUET

On conviendra que maintenant il est plus agréable de voyager en avion qu'en chemin de fer et même qu'en automobile. On n'éprouve plus la moindre gêne, ni la plus petite crainte.

2. LE VICKERS ANGLAIS

La marque qui s'est attribuée la victoire dans la traversée de l'Atlantique et le voyage Londres-Australie ne dédaigne pas le luxe pour l'aviation de tourisme.

Les petits pourraient peut-être faire aussi bien et parfois mieux — le génie ne se mesure pas aux mètres carrés de l'usine — mais ils n'ont pas l'argent nécessaire pour la réalisation. Donc il sont occis d'avance ! Il faut ensuite supprimer les sections techniques, dernier refuge de la partialité.

Que le gouvernement réunisse 50 millions, qu'il prenne tous les ingénieurs ayant créé des types réceptionnés pendant les hostilités, qu'il les classe dans les diverses spécialités de la guerre (chasse, bombardement, observation, hydravion), qu'il accorde à chacun selon le type réclamé des subventions plus ou moins élevées et qu'il fixe une date pour la présentation des nouvelles conceptions.

Ce système provoquera le progrès, puisqu'il permettra à l'inventeur de travailler sans la crainte du lendemain, cette tueuse d'idées. »

UN PEU D'OPTIMISME. Enfin ! Quelques paroles optimistes ! Elles sont prononcées par M. Raymond Saulnier, l'inventeur du parasol, du tir dans l'hélice et le constructeur avec le regretté Léon Morane du fameux appareil qui s'adjugea tant de succès avant et pendant la guerre. N'est-ce pas le « pépin M. S. » qui donna naissance à la chasse et permit les missions spéciales ?

« L'aviation ? Elle doit se sauver toute seule. Elle est assez grande pour n'avoir besoin de personne. Evidemment à l'heure actuelle, il y a un coup de frein sérieux, mais songez donc qu'à l'armistice il existait à travers le monde à peu près 200.000 avions alors que les nécessités présentes n'en réclament pas plus de 20.000. Coup de frein également sur le désir de voler. Presque tous ceux qui se sentaient attirés par l'aviation ont évolué dans l'espace, jusqu'à l'excès même.

L'aviation est classée maintenant comme matériel de guerre et subit de ce fait la crise de toutes les industries de guerre.

Quant à la locomotion aérienne de paix, elle est à créer de toutes pièces. Nous n'avons encore ni moteurs, ni avions parfaits, mais tout permet de prévoir que nous y arriverons. »

René Moineau, le parfait pilote devenu constructeur, a créé en collaboration avec M. Louis Clément des appareils extrêmement intéressants dont nous avons parlé dans notre précédent numéro :

« 1° Ne pas tant insister sur les accidents d'aviation. A l'heure actuelle, cela rebute le public, alors que les catastrophes successives de chemins de fer ne l'empêchent pas de prendre le train.

2° Développer le goût de l'aviation dans la masse qui a peur parce qu'elle ne sait pas et parce que, souvent, ceux qui ont mission de l'éduquer n'en savent pas plus qu'elle.

3° Que les constructeurs qui ont, jusqu'ici, cherché surtout la ligne et le luxe, s'occupent davantage de la sécurité.

Et l'aviation sera sauvée. »

OUVRONS L'ŒIL ! MÉFIONS-NOUS ! M. Henry Potez, l'un de nos plus jeunes constructeurs qui, avant d'exposer les types miniatures qui attirèrent tous les regards au Salon, se spécialisa dans l'avion de combat, réclame l'aide gouvernementale :

« Le concours de l'Etat est indispensable. Je sais que la réponse invariable est la suivante : « Nous n'avons plus l'emploi des appareils. Alors à quoi bon ? » A quoi bon ? Mais si une guerre revenait ensanglanter le monde ? Avec quoi répondrions-nous, si notre cinquième arme n'est que le déchet de la précédente campagne ? Il faut donc se méfier et pour cela, le gouvernement doit accorder des subventions aux diverses maisons pour leur permettre d'entretenir leur personnel. Ces subventions doivent être basées soit sur le résultat d'épreuves, soit sur le travail produit. Il serait nécessaire de créer une compétition dont le programme exigerait quelque chose de pratique et de sûr.

Pas d'appareil revenant à un million, mais des modèles faisant progresser l'aviation. Sommes-nous d'ailleurs assez au point pour envisager la construction de vastes aérobus ? Quelle horreur, ne croyez-vous pas, si une catastrophe se produisait avec 15 ou 30 passagers à bord ?

Occupons-nous du petit appareil en attendant mieux. Il est plus économique, plus sûr et d'un usage tout indiqué pour les colonies où les terrains d'atterrissage sont inexistants. »

LES REMÈDES DES PILOTES. Après avoir interrogé les constructeurs, il nous a semblé logique de demander aux aviateurs leur opinion.

Bossoutrot, le légendaire pilote du Goliath-Farman, le héros de tant de voyages de transport en commun, dont le dernier le fit aller de Paris à Koufra, près de Dakar, prêche la prudence :

« Ce qu'il faut, c'est voler beaucoup et donner le goût du vol. Et surtout voler prudemment. Pas d'acrobaties avec les passagers. On a charge d'âmes, on doit avoir encore plus le souci de sa responsabilité que quand on est seul à bord.

Les pilotes, trop souvent, ne se rendent pas compte de la grandeur de leur tâche et de ses difficultés. Ils doivent être sérieux, très sérieux, s'astreindre à un régime sévère, ne pas monter s'ils sont trop nerveux et ne jamais essayer de faire mieux qu'un autre. C'est en s'efforçant de rivaliser qu'on se tue. Les avions ne sont pas encore assez au point pour qu'on se livre à des fantaisies exagérées. On peut être un excellent pilote sans être un fou !

Dans dix ans ceux qui voudront se suicider en avion pourront le faire, mais pour le moment qu'ils choisissent un autre moyen qui fasse moins de tort à l'aviation ! »

Et, chose curieuse, le grand virtuose Fronval, le recordman du monde des 624 loopings en 2 h. 42, est également apôtre de la prudence :

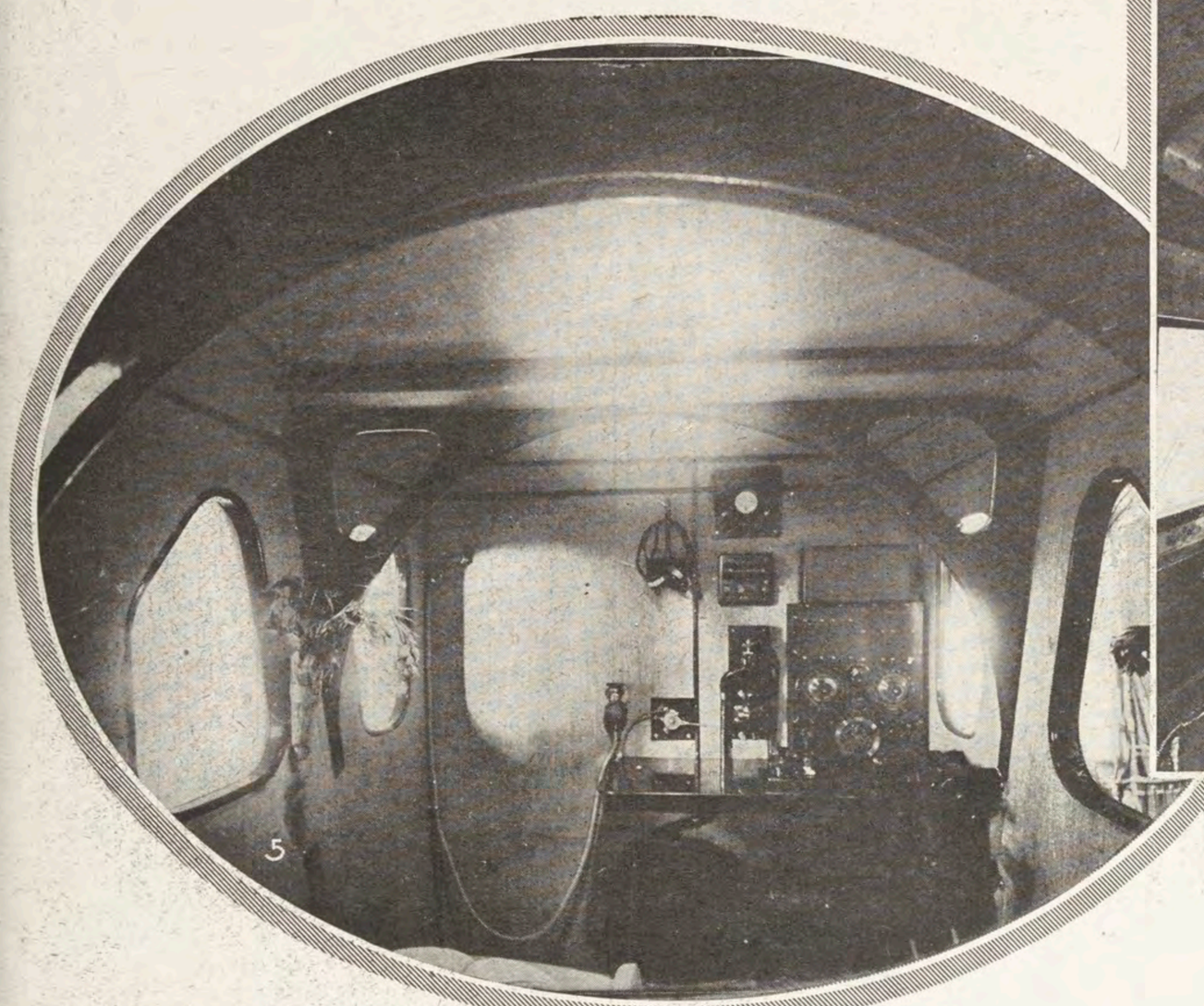
« Il existe une limite qu'il ne faut pas dépasser. C'est cette fron-

3

3. L'AÉROBUS HANDLEY - PAGE

Nous abordons les appareils de plus grande capacité, ce n'est plus la berline, ni la limousine, mais l'aérobus gigantesque pour le transport en commun.

4



5

5. L'AIRCO DE PARIS-LONDRES

Coupé à cinq places qui fait quotidiennement le trafic entre Paris et Londres. Rien n'y manque comme confort, mais il y a aussi la sécurité : c'est ainsi qu'on distingue à droite le poste de télégraphie sans fil.

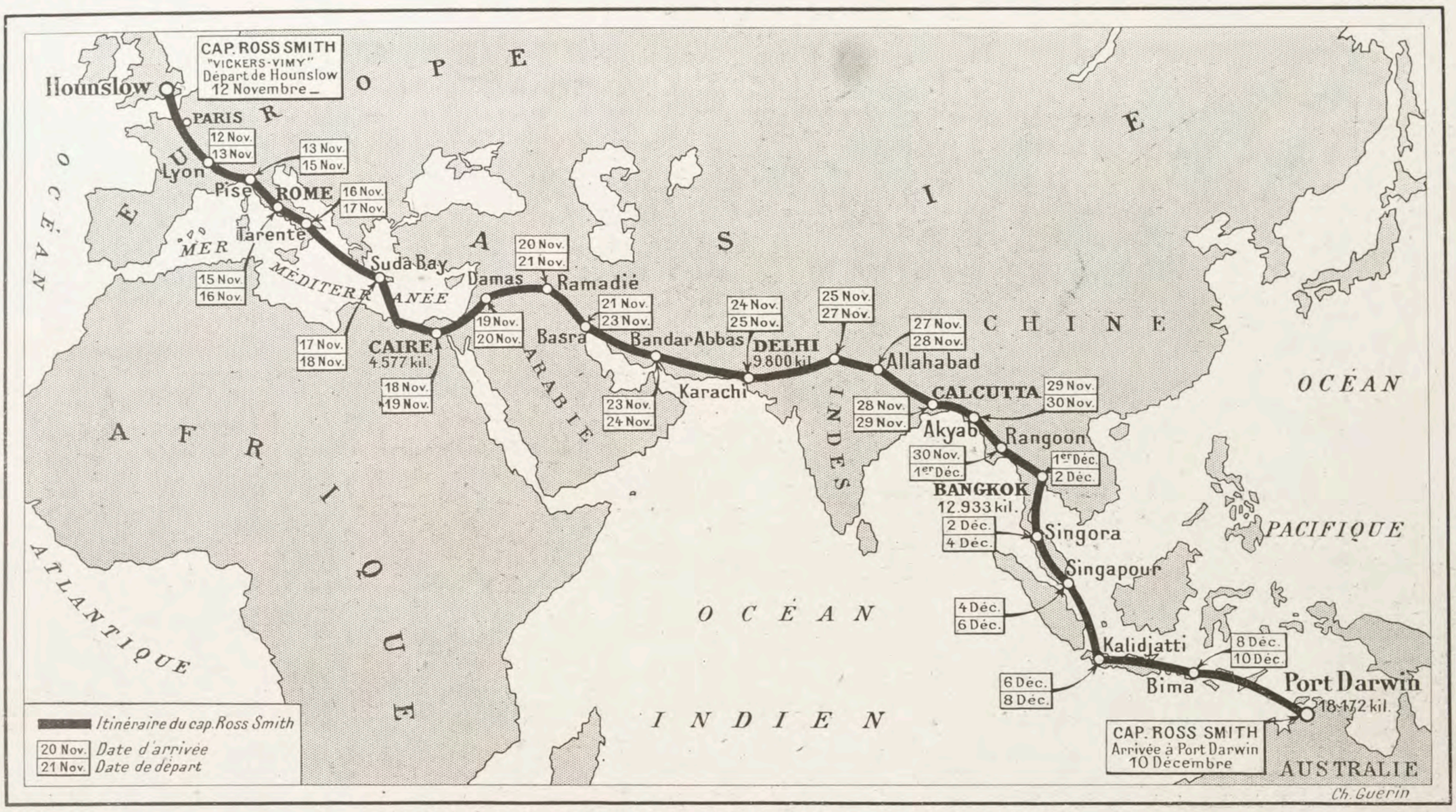
4. LE SALON DU GOLIATH

Le fameux " Goliath Farman ", qui se révéla le premier comme aérobus, a donné naissance à d'autres " Goliath " encore plus luxueux où l'on peut attendre sans émoi la fin du voyage, tout en admirant le sol survolé.

tière qui, lorsqu'on la franchit, vous fait rencontrer la mort. On peut être un admirable pilote sans être un imprudent. L'imprudence est cause de tout le mal, c'est elle qui vous engage à faire mieux qu'autrui, à rivaliser. Résultat : neuf fois sur dix l'écrasement au sol... »

Casale, l'as aux 12 victoires, spécialiste des records de hauteur, est bref :

« Faciliter le vol, le rendre possible à tous. Instruire le profane,



LE TRAJET DE ROSS-SMITH DE LONDRES A PORT-DARWIN

Après le luxe et le confort, le sport ! Le capitaine Ross-Smith et ses trois passagers ont en effet accompli, du 12 novembre au 10 décembre, la plus admirable prouesse réalisée jusqu'ici, couvrant les 18.170 kilomètres séparant Londres de Port-Darwin. Sur notre carte, nous avons inscrit les dates des diverses étapes avec celle de l'arrivée et celle du départ. Ross-Smith a gagné le prix de 250.000 francs, offert par le Gouvernement australien à l'équipage qui réussirait le parcours en moins de 720 heures. Dans son raid vers Melbourne, il s'arrêta à Charleville.

mais ne pas le repousser en lui donnant le spectacle ou la lecture d'accidents. Donc, attention aux témérités !

Leith Jensen, le fameux pilote, engagé volontaire danois, as de la guerre, — qui s'est fait naturaliser Français après les hostilités où il a gagné Médaille Militaire, Légion d'honneur et un nombre respectable de galons. — continue à ajouter, comme ses camarades :

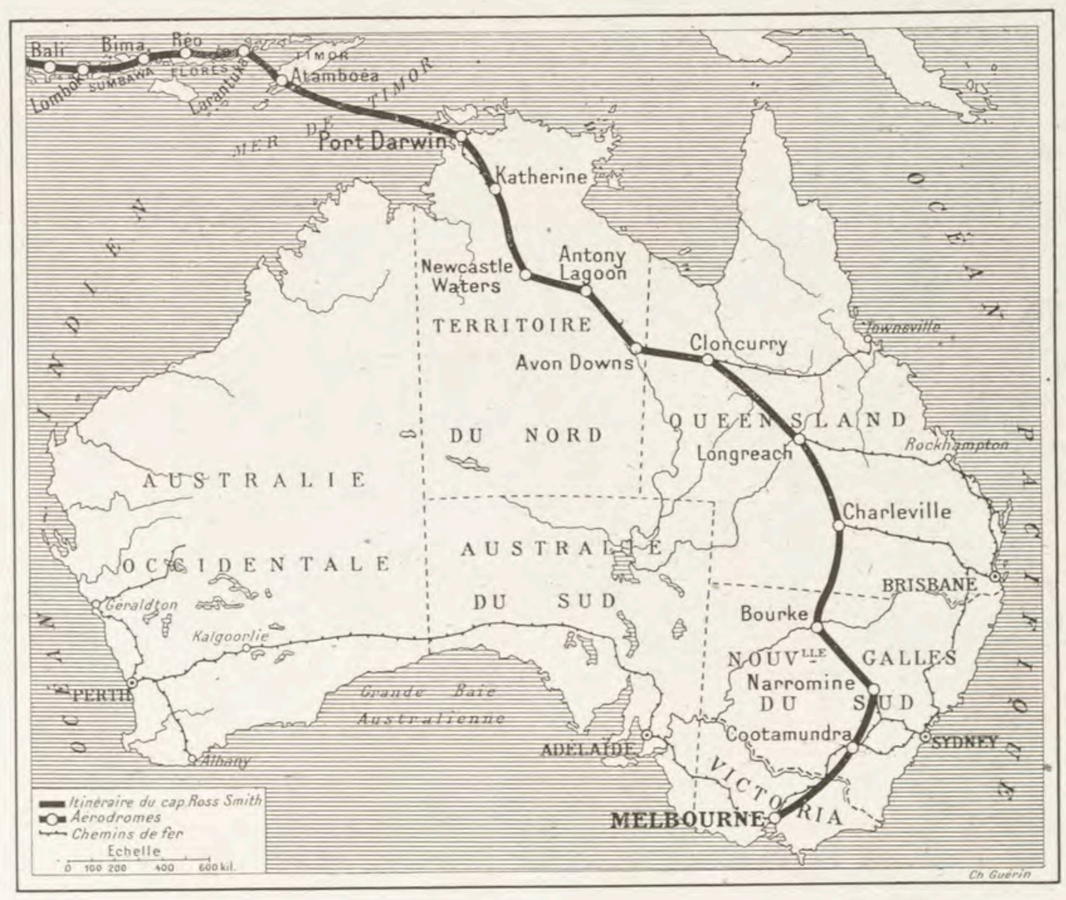
« Il faut développer le goût de l'aviation, encourager tous ceux qui veulent apprendre ou se perfectionner. Au lieu de laisser pourrir tant d'avions militaires dans les aérodromes pourquoi ne pas les confier aux pilotes qui désirent continuer leur carrière aérienne. C'est en voyant voler que le Français acquerra l'amour de l'aviation. Et ce jour-là, l'aviation sera sauvée. »

Chevillard, le plus grand biplaniste d'avant-guerre, n'est pas très enthousiaste :

« Avoir fait ce que nous avons réalisé avant les hostilités, avoir enregistré les morts qui s'alignèrent si rapidement sur notre martyrologe, avoir constaté que l'aviation a rendu tant de services pendant la campagne et voir où elle en est, ne peut que faire honte à ceux qui sont chargés de la diriger.

Ils ne se rendent pas compte du dommage qu'ils causent à la France en refusant de la doter de l'arme et de l'industrie qu'elle a gagnées avec son sang.

Je suis resté longtemps prisonnier en Allemagne, j'ai pu voir l'ennemi à l'œuvre et tout ce que je puis dire, c'est qu'il faut toujours nous méfier. Comme travail et comme méthode, il nous est supérieur. Qu'il ne mette pas à nouveau ses qualités au service du mal. »



DE PORT-DARWIN A MELBOURNE

Le capitaine Ross-Smith avait la coquetterie de désirer pousser jusqu'à Melbourne. Quelques jours avant son arrivée à Port-Darwin, le capitaine Wrigley avec le sergent Murphy avaient accompli, pour la première fois, le trajet Melbourne-Port-Darwin par la voie des airs. Ce voyage comprend 3.850 kilomètres.

PEUT-ON ESPÉRER? Pouvons-nous espérer que nos dirigeants voudront bien tenir compte de ces suggestions données par quelques-uns des cerveaux les plus éminents de l'aviation ? Le lecteur se rendra compte en tout cas que les remèdes sont multiples pour conjurer la crise que nous traversons. Il est nécessaire cependant que tous les Français soient pénétrés de cette idée que la locomotion aérienne est celle de l'avenir et que toute perte de temps dans la voie du progrès correspond à un handicap sérieux vis-à-vis de l'étranger. Il faut que tous soient unis pour le triomphe de la cause de l'aviation et qu'ils sachent que c'est en même temps pour la fortune et pour la sécurité de la France qu'ils travailleront.

Et je me permettrai de terminer par une phrase que j'ai déjà écrite, mais que tous les Français devraient avoir inscrite dans leur mémoire :

« Soyons forts dans les airs, nous ne craindrons rien sur terre. »

Ce n'est pas par vanité d'auteur que je vous conseille de retenir ces mots, mais uniquement parce que je me méfie trop de l'avenir pour ne pas crier « casse-cou » quand il est encore temps !

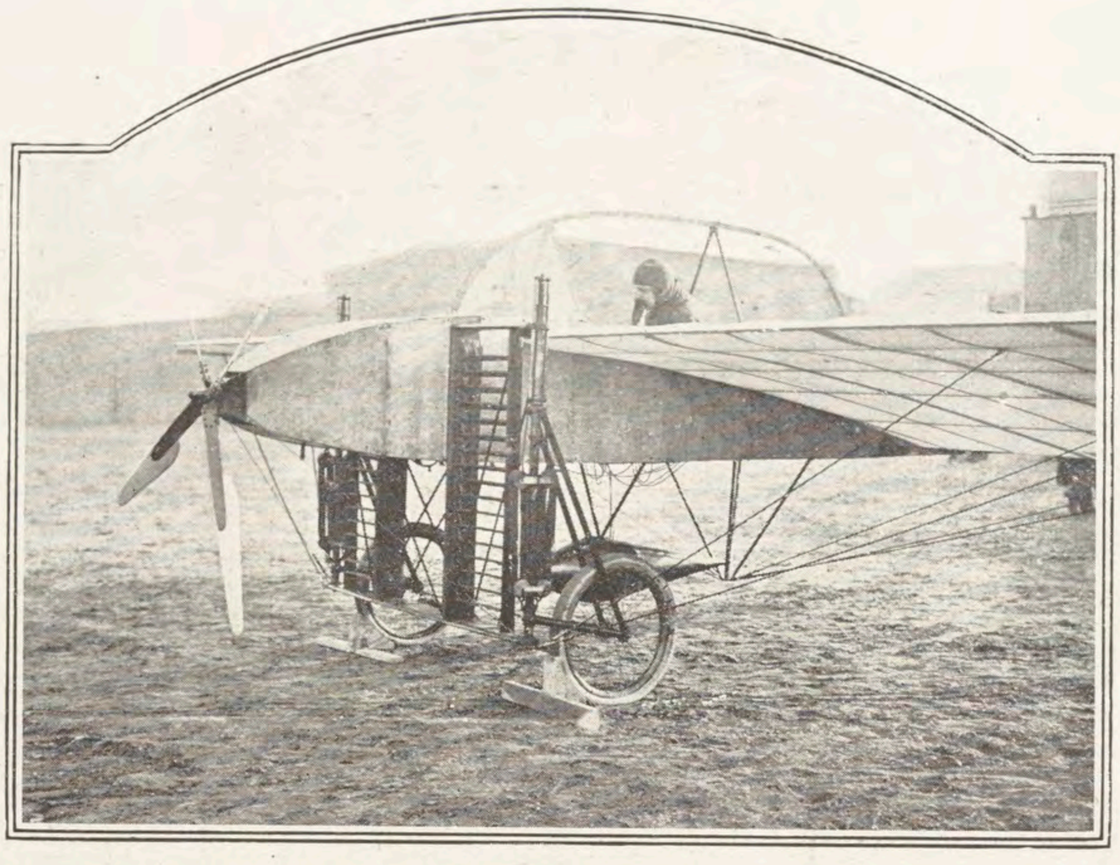
JACQUES MORTANE.

Voulez-vous gagner :

UNE AUTOMOBILE PEUGEOT
UNE MOTOCYCLETTE GRIFFON
8 JOURS EN ALSACE (2 personnes).

Eh bien ! lisez le nº de *Je Sais Tout*, en vente partout, qui publie le règlement de son grand concours, facile et ouvert à tous :

QUELS SONT LES DIX PLUS GRANDS HOMMES DE LA GUERRE ?



UN BLERIOT DE 1908

En 1909, Louis Blériot, le génie de l'aviation, traversait la Manche, sur l'un de ses appareils. Mais combien avaient dû être établis avant d'arriver au fameux type XI. Nous montrons Louis Blériot sur un de ses monoplans de 1908.

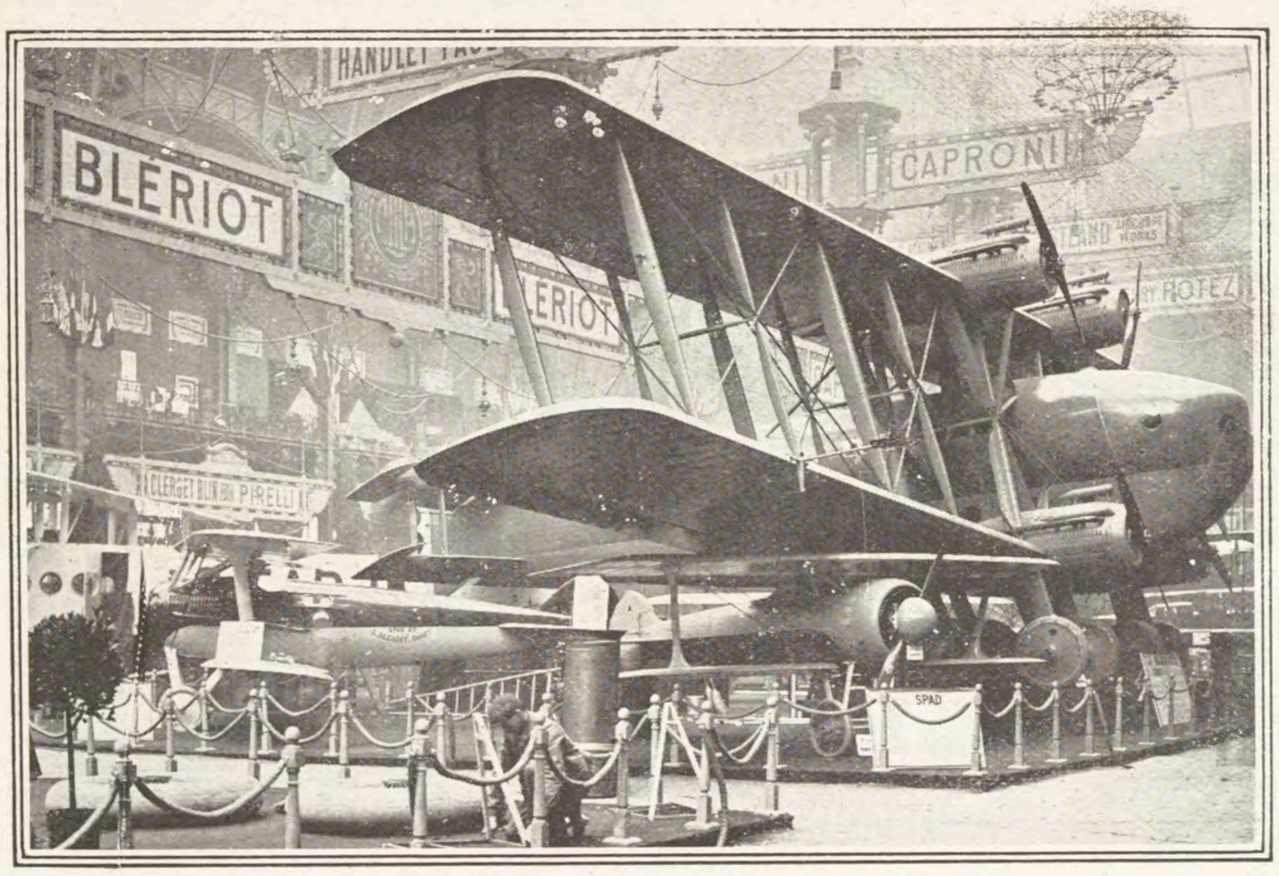
LOUIS BLÉRIOT, LE PRÉCURSEUR

Le style, c'est l'homme même », écrivait Buffon. Nous dirons sans crainte d'être taxé d'exagération : « Louis Blériot, c'est l'aviation même. » Tous ceux qui allaient, il y a des années et des années, au vélodrome Buffalo, ne passaient pas sans sourire devant un hangar qui se trouvait à la sortie de Paris et sur lequel était inscrit : « Louis Blériot, recherches aéronautiques. » Le passant croyait qu'il s'agissait d'un illuminé, le plaignait et continuait son chemin. Mais on apprit un jour que les « recherches aéronautiques » avaient donné quelques résultats. Peu à peu, elles se transformèrent en succès et le plus grand, celui qui restera dans l'histoire, ne fut-il pas celui de la traversée de la Manche, par Louis Blériot, en 1909, il y a dix ans ! Dès lors, le Blériot s'attribue toutes les victoires : le Circuit de l'Est avec Alfred Leblanc en 1910, — Paris-Rome, le Circuit Européen, le Circuit des 1.000 milles avec Beaumont en 1911 — le Circuit d'Anjou avec Garros en 1912, sans oublier une hécatombe de records de hauteur et la prodigieuse acrobatie aérienne due à Pégoud, le créateur du vol la tête en bas, du looping et de tant d'autres garanties de la sécurité en avion. Tous les raids militaires les plus importants sont réussis sur Blériot. C'est l'appareil idéal, celui qui permet de former les meilleurs pilotes.

A la guerre, il moissonne encore de nombreux succès. Le monoplan célèbre écrit quelques-uns des plus admirables chapitres de la bataille des ailes. Citons entre autres, le premier bombardement nocturne groupé, par l'escadrille Bl 18 dans la nuit du 30 au 31 décembre 1914. Mais l'armée ne veut plus de monoplans, elle décide de réformer les Blériot.

Avec un magnifique esprit, Louis Blériot accepte la besogne patriotique de fabriquer les avions de concurrents. Mais bientôt, il devient président du Conseil de la Société anonyme La Spad et construit en grand le Spad, œuvre de Béchereau, qui est et restera jusqu'à la fin des hostilités l'avion le plus rapide et le plus remarquable pour la chasse. C'est l'appareil des Guynemer, des Fonck, des Nungesser, des Madon. Toutes les aviations alliées en commandent. Grâce à Louis Blériot, les chasseurs peuvent combattre avec succès et faire autant que possible place nette dans l'espace.

On se rend compte des agrandissements successifs des usines, pourtant si vastes, de Suresnes. Noblesse et... commandes obligent. Aujourd'hui, dans Suresnes, il y a, peut-on dire, Blériot-Ville. Et c'est là que, depuis la guerre, le génial précurseur continue son œuvre. Faisant preuve d'un éclectisme rare, il a exposé au Salon son « Mammouth », immense aérobus à quatre moteurs, pouvant emporter vingt-six passagers — le Spad-Herbemont qui valut la Coupe Deutsch et tant de records de vitesse à Sadi Lecointe — le Spad-Herbemont triplace qui, véritable bijou, muni de tout le confort possible, va permettre d'effectuer le trajet Paris-Londres en 1 h. 45 à la vitesse stupéfiante de 225 kilomètres à l'heure.

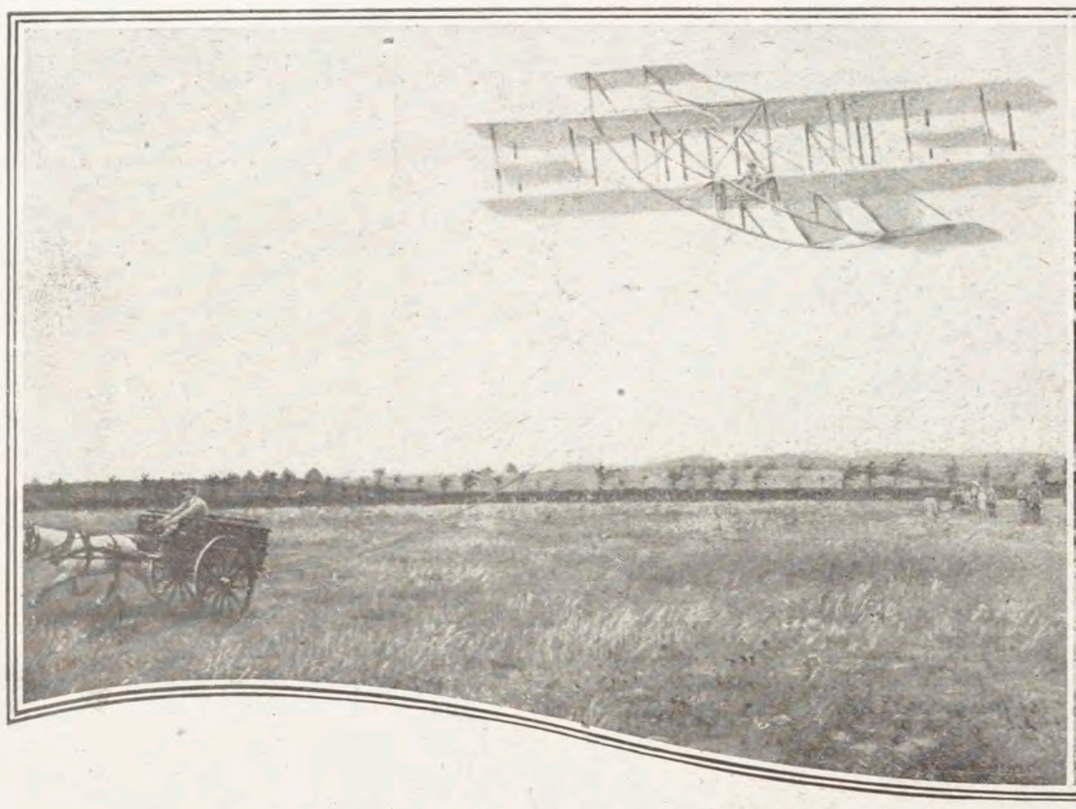


MAXIMUS ET MINIMUS

Le "Mammouth" Blériot à 4 moteurs, 300 chev.; il a 28 places, 27 m. d'envergure, 15 m. 400 de long, 6 m. 400 de haut. A vide, il pèse 3.800 kil. On admirait également au stand Blériot, 3 Spad monoplace, biplace et triplace, dont la fameuse limousine.

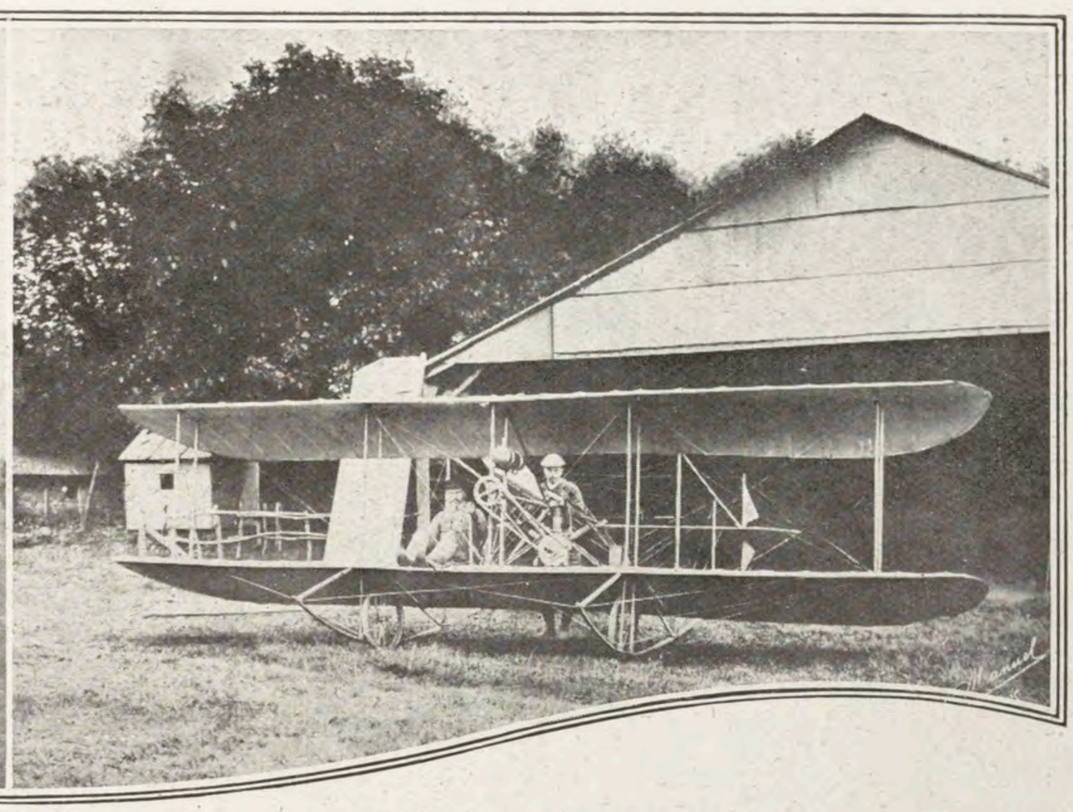
Et M. Louis Blériot, toujours apôtre de l'aviation, lui, qui n'a pas craint de consacrer un million de francs à la construction de son quatre moteurs géant, se prépare à rouvrir ses écoles pour le moment où les dirigeants rétrogrades permettront de le faire. C'est alors que tous les jeunes gens avides de piloter retrouveront le bon vieux Blériot à simple commande qui permettait de faire des aviateurs de race et de style et non des conducteurs d'avions. Il ne s'agira plus de faire vite — ce que permettait la double commande — mais de faire bien. C'est alors qu'on reconnaîtra que rien n'égale l'instruction reçue à bord du Blériot pingouin, celle qui a fait les Garros, les Pourpe, les Védrines, les Guynemer, les Madon et tant d'autres héros.

JACQUES MORTANE.



LE PREMIER DÉCOLLAGE DE CAUDRON

C'est à Romiotte, près de Rue, qu'au début de 1909, les frères Caudron parvinrent à quitter le sol pour la première fois, nous voyons de quelle façon précaire. Gaston dans une charrette, entraîne son frère Réné, installé dans un planeur. C'est le premier vol des frères Caudron !



LE PREMIER CAUDRON A MOTEUR

Aussitôt après le succès du planeur, les frères Caudron créaient leur premier avion qui vola à partir de 1909 : un moteur actionnait deux hélices au moyen de deux chaînes. Et l'année suivante naissait le G. 3, qui se couvrit de gloire à la guerre, encore roi aujourd'hui.

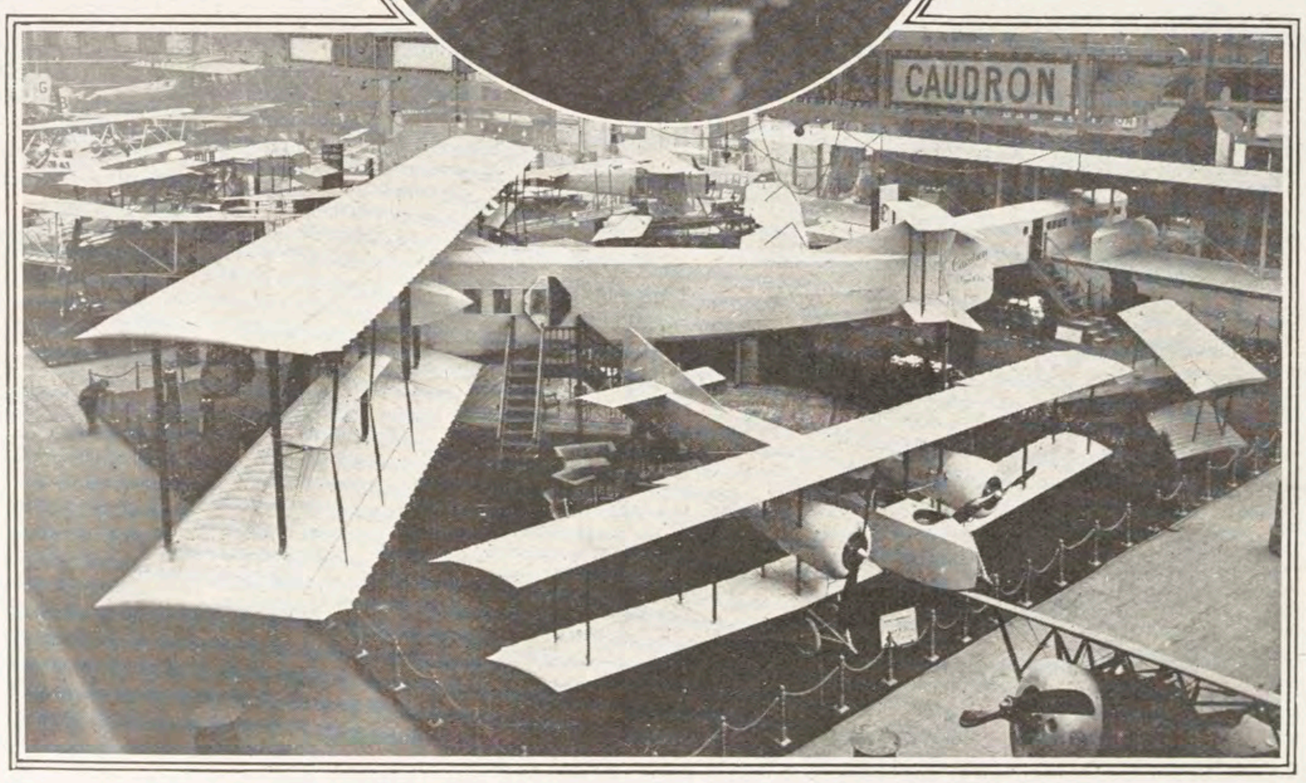
L'ŒUVRE DES FRÈRES CAUDRON

C'est en 1908 que les frères Gaston et René Caudron commencèrent à réaliser leur rêve : ils construisirent un planeur qui, tiré par une charrette, réussit à s'élever dans l'espace. La cellule donnant satisfaction, ils remplacèrent la voiture par un moteur. La même année, le premier Caudron volait. Bientôt, le G. 3 était créé qui, dix ans après, de perfectionnement en perfectionnement, était encore considéré comme l'avion le plus stable, le plus sûr, le plus maniable. N'est-ce pas lui qui, le 29 janvier 1919, piloté par Védrines, se posait le premier volontairement sur un toit ? Il y a des vétérans qui conservent toute leur fraîcheur, mais en aviation dix ans semblent un record difficile à battre. Et c'est ce fameux G. 3 qui, avant la guerre, s'attribua tant de lauriers dans les spécialités les plus contradictoires : plus grande vitesse, plus grande lenteur, endurance, vols maritimes, poids transporté, virtuosité, etc., etc. Les noms de Gaston et de René Caudron, de Chanteloup, de Poulet figurent sur tous les palmarès.

A la guerre, c'est le G. 3 encore qui permet d'organiser le réglage d'artillerie. Il est l'un des quatre types d'appareils conservés par l'aviation militaire en mars 1915. De nombreuses usines le construisent en séries pour alimenter le front. Les Maxime Lenoir, les Vuillemin se rendent glorieux grâce à lui. Mais les frères Caudron continuent leurs recherches : ils établissent leur G. 4 bi-moteur qui rendit de si remarquables services et dont les qualités de vol ont fait que Poulet n'en a pas voulu d'autre pour son raid Paris-Melbourne. Bombardement de nuit et de jour, reconnaissances lointaines, chasse, telles sont les attributions du G. 4 qui avec les Fonck, de Kerillis, de Guingand, Salmet, Drouet, etc., totalise les prouesses. Le R. 4 triplace pour reconnaissances photographiques lointaines vaut le communiqué aux Lecour-Grandmaison, Vitalis, Loste, Martin, Rousseau. Ce sont des hécatombes quotidiennes d'ennemis.

Puis le G. 6 le complète et c'est alors le R. II chargé d'escorter les équipages de bombardement de jour de la division aérienne. Cet appareil est la terreur des Boches. Véritable citadelle volante, il épure le ciel et on peut dire de lui qu'il fut le plus intime, le plus ardent collaborateur de la victoire. Enfin, au moment de l'armistice, le C. 23 se préparait à aller bombarder Berlin. Telle est, tracée à grands traits, l'histoire de la maison Caudron pendant les hostilités. Hélas ! elle paya cher son tribut à la gloire, sa rançon au progrès, son dévouement à la France : en essayant un R. 4, Gaston Caudron, trouva la mort à Lyon.

René continua l'œuvre entreprise depuis plus de dix ans avec son frère. Les hostilités terminées, il voulut montrer encore ce qu'on pouvait attendre de l'aviation, en véritable apôtre qu'il est, alors que tant d'autres abandonnaient la partie, après fortune faite. Au Salon de l'Aéronautique, il nous a montré ses deux derniers modèles qui obtinrent le plus brillant succès : il s'agit du C. 33, limousine aérienne d'un confort absolu, à deux places pour les passagers, séparés de la chambre des machines où se tiennent le pilote et le mécanicien et du C. 25, aérobus de 25 m. d'envergure, de 19 m. de longueur, de 5 m. 450 de hauteur, de 155 m. carrés de surface portante, d'un poids total de 5.500 kilos. Il emporte 18 personnes et sa vitesse atteint 165 kil. à l'heure. Son rayon d'action est de six heures de vol. On songe à l'usage que l'on pourrait faire de semblables engins si... M. René Caudron sait qu'en travaillant pour l'aviation de tourisme, il ne néglige pas l'aviation militaire.— J. MORTANE.



LES DERNIERS MODÈLES CAUDRON

Dix ans après ! René Caudron a exposé au Salon de l'Aéronautique deux appareils remarquables qui ont fait l'admiration de tous les visiteurs : l'un était le C. 25, immense aérobus pouvant emporter dans les airs 20 personnes et muni de tout le confort aérien : salon, fumoir, lavabo ; l'autre était le C. 33. En haut, M. Poincaré descend de l'aérobus C. 25.

LE STAND MARCEL BESSON AU SALON

Marcel Besson avait exposé au Salon, un hydro-glisseur, muni d'un 300 ch., qui peut emporter jusqu'à 10 passagers. Il présentait également un hydravion. On sait que ce remarquable ingénieur s'est spécialisé dans les problèmes d'aviation maritime. Il prépare d'ailleurs un engin de 2.400 ch., pour les traversées transatlantiques, dont le rayon d'action sera de 4.200 kilomètres. Une Compagnie s'est fondée, la " Société des Constructions Aéronautiques et Navales Marcel Besson ", dont le président du Conseil est le Colonel Dhé, ancien directeur de l'Aéronautique militaire.

LES APPAREILS MARCEL BESSON

Pour que la locomotion aérienne remporte le triomphe auquel ses succès passés lui donnent droit, il est nécessaire que d'importantes et puissantes sociétés soient créées, développant l'utilisation de l'aviation, la rendant pratique et montrant ainsi au public quels avantages il peut trouver dans l'emploi des plus lourds que l'air. En un mot, il faut que les compétences se réunissent, fassent bloc et dirigent l'industrie qui peut en même temps assurer la fortune et la sécurité du pays.

Aussi ne saurions-nous trop féliciter ceux qui ont compris cette façon d'envisager les problèmes aériens. C'est ainsi qu'à la fin des hostilités, un groupe de financiers et de techniciens ont créé la Société de constructions aéronautiques et navales Marcel Besson. Le colonel Dhé, ancien directeur de l'Aéronautique militaire, a bien voulu en accepter la présidence du Conseil. Cette précision prouve l'importance de cette Compagnie qui fera tant pour l'avenir de la locomotion nouvelle.

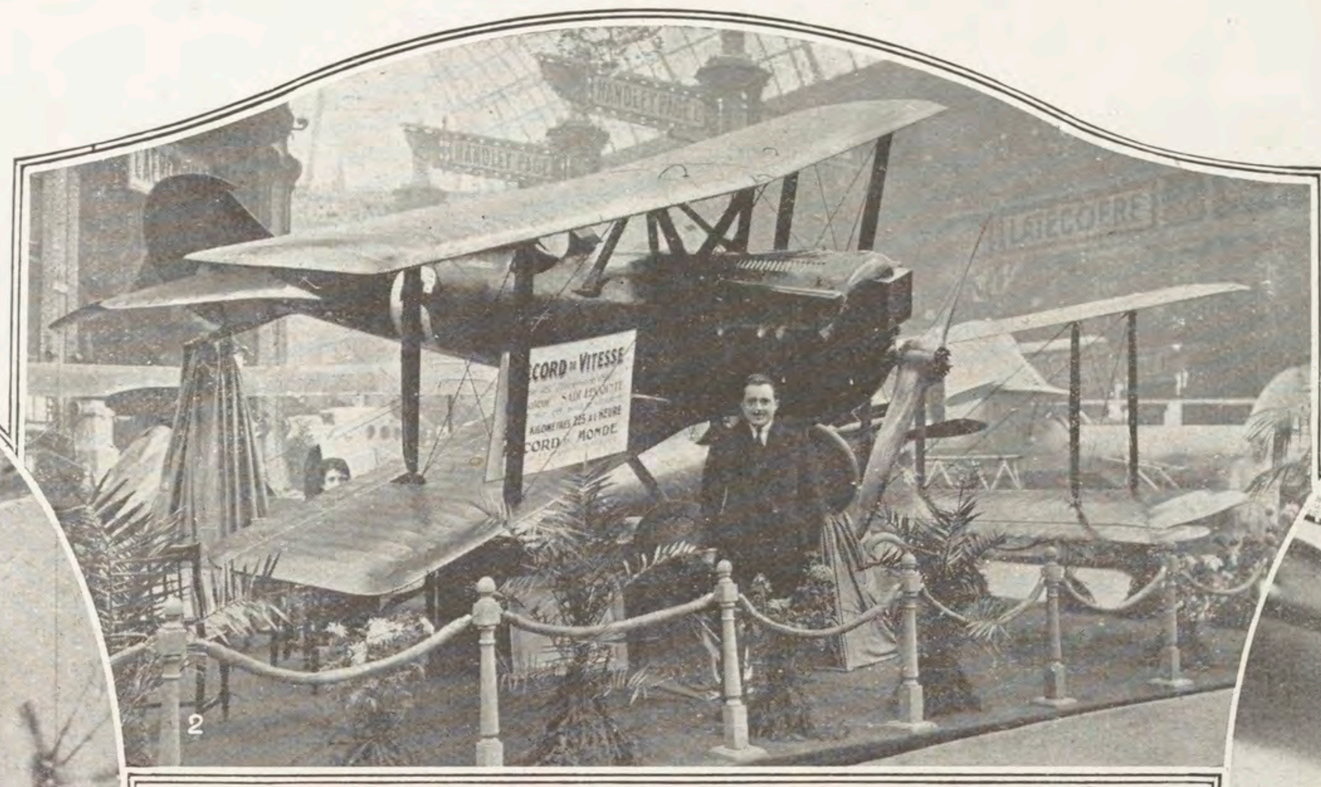
Le but ? Exploiter et fabriquer les hydravions que l'ingénieur Marcel Besson a étudiés et construits pendant la guerre, ainsi que plusieurs types d'hydro-glisseurs, d'une conception tout à fait nouvelle, dont l'un des types remporta un immense succès au Salon de l'Aéronautique.

Cet hydro-glisseur présente un confort admirable et marque un progrès réel sur tout ce qui avait été tenté jusqu'ici. Muni d'un moteur de 300 chevaux, il pourra emmener jusqu'à 10 passagers. Sa disposition lui permet d'effleurer en même temps l'eau avec ses surfaces de glissement et ses flotteurs latéraux, réunis par une plate-forme dont la face interne affecte l'aspect d'une aile d'avion. L'incidence de cette plate-forme est déterminée de telle façon qu'elle comprime l'air entre la partie de cette aile et l'eau, procurant ainsi une sustentation supérieure à tout ce qui a pu être obtenu.

En ce qui concerne les hydravions, M. Marcel Besson en construit actuellement de deux types différents. L'un, que nous appellerons le type populaire, est muni d'un moteur de 60 chevaux, d'une coque centrale, d'une double commande et d'un dispositif permettant au moniteur d'annuler l'action des mouvements de l'élève en cas de fausses manœuvres de la part de celui-ci. C'est l'engin d'instruction par excellence, donnant à l'apprenti toute facilité de devenir rapidement un excellent pilote d'hydravion.

L'autre, est du type transatlantique. Il est à l'étude, mais une maquette réduite a déjà donné les résultats les plus convaincants. Il aura une force de 2.400 chevaux et rendra possible les voyages, sans escale, les plus considérables. Nous avons une revanche à prendre : nous avons laissé les Anglais traverser l'Atlantique, alors que la Manche et la Méditerranée avaient été survolées pour la première fois par des Français. Avec un appareil comme l'hydravion géant Marcel Besson, nous pouvons faire mieux encore et réhabiliter notre aviation. N'hésitons pas : sa construction et sa mise au point nous assureront une supériorité incontestable sur l'aviation maritime, commerciale des autres pays, mais il faut se hâter. Songez que son rayon d'action sera de 4.200 kilomètres et qu'il pourra emporter 3.500 kilos de poids utile. On pourra, d'autre part, voler en n'employant que la moitié de la force disponible. Le même, affecté au service méditerranéen, pourrait enlever 9.000 kilos de charge utile.

Et nous pouvons avoir confiance dans les réalisations de M. Marcel Besson, peu de constructeurs s'étant intéressés d'une façon aussi complète et aussi remarquable aux problèmes de l'hydravion. Depuis 1912, il a commencé à trouver les solutions les plus hardies et les plus heureuses. En 1917 même, il établit un triplan 180 ch. qui fut reproduit exactement par Fokker pour l'appareil dont on parla tant et que montait Richthofen : plagiat ou coïncidence ? Nous penchons plutôt pour le plagiat, n'est-pas ? — J. M.



QUELQUES HÉROS DE L'HISPANO-SUIZA

Tous les plus grands as alliés ont fait des hécatombes d'avions ennemis ou de records, grâce au moteur Hispano-Suiza. — 1. Le capitaine Guynemer, le symbole de l'aviation, aux 53 victoires. — 2. Sadi Lecointe, détenteur des records de vitesse (307 kil. à l'heure), comme Casale l'est du record de la hauteur (9.450 m.). — 3. Le capitaine Fonck, as des as alliés, aux 75 victoires, plus un succès électoral.

Le Moteur Hispano-Suiza

Les services rendus par le moteur Hispano-Suiza pendant la guerre ? Consultez le palmarès des as de toutes les nations alliées et vous les connaîtrez par le menu. Ils auraient pu être encore plus éminents si les dirigeants n'avaient pas tant tardé à accueillir dans la cinquième arme cette conception géniale de l'ingénieur Birkigt. Mais on se souvient de la lutte du rotatif et du fixe, on sait que dans l'âviation officielle, les progrès sont toujours un peu regardés comme des ennemis, il n'en fallut pas davantage pour faire retarder l'introduction du moteur Hispano-Suiza, attendu comme le Messie par tous les chasseurs de Boches.

Ce que permit cet engin extraordinaire ? Ecoutez ces paroles du grand Guynemer :

« Vous pouvez écrire dans vos articles, me dit-il quelques mois avant sa mort, qu'on ne sera jamais assez sévère à l'égard de ceux qui ont empêché l'Hispano-Suiza d'être monté plus tôt sur nos avions. Grâce à lui, nous tenons l'adversaire, nous faisons sangsue, il ne nous échappe pas. Sa sûreté nous permet d'aller loin dans les lignes adverses sans crainte. Il est navrant de penser que longtemps avant qu'il fût accepté, nous aurions pu l'avoir, si ceux de l'arrière s'étaient un peu plus souciés des résultats... et de la sécurité de ceux de l'avant. »

Une telle opinion, venant du grand as de France, donne une idée nette et précise de la révolution que causa dans la cinquième arme, l'introduction de l'Hispano-Suiza. Comme dans toute révolution, il faut des victimes, ce rôle fut tenu par les Allemands dont nos as firent de quotidiennes hécatombes.

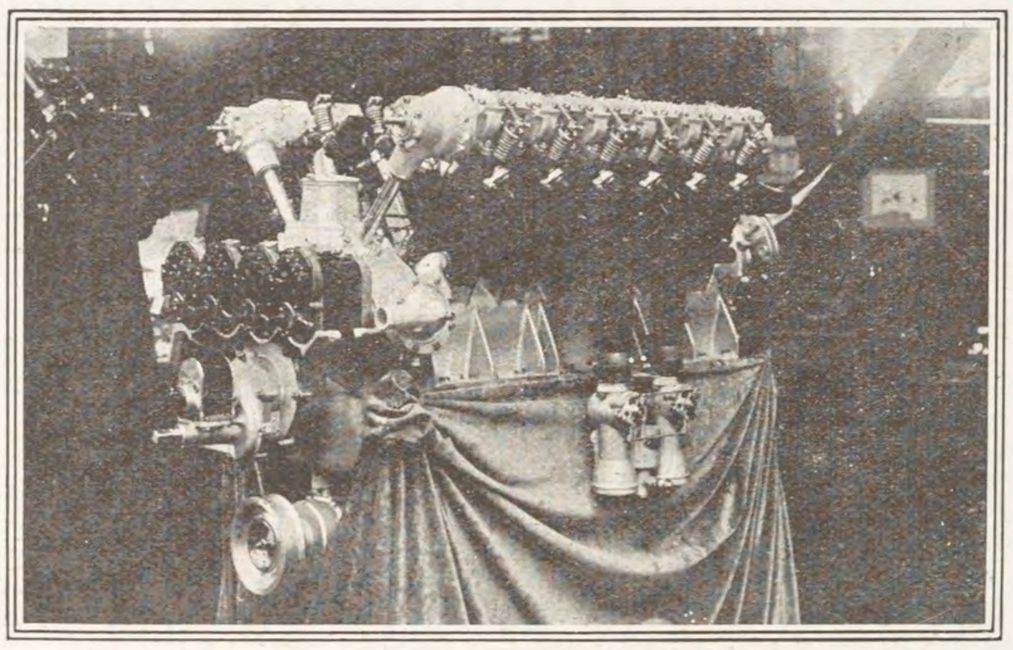
C'est Guynemer abattant quatre avions en un jour, puis c'est Fonck qui s'attribue le record de la guerre, avec six pièces à son tableau d'une journée, à deux reprises; c'est Coiffard incendiant 19 drachens en 23 jours; c'est Nungesser, Madon, Boyau, c'est... Mais il faudrait les citer tous, nos glorieux chasseurs, de même qu'il serait nécessaire d'énumérer la plupart des as alliés. Car, devant le succès obtenu, la puissante usine Hispano-Suiza fut bientôt incapable de satisfaire à toutes les commandes et dut concéder de nombreuses licenceseà plusieurs firmes en France et dans les divers pays de l'Entent.

La guerre terminée, il fallait un autre champ d'action à l'Hispano-Suiza : il n'y avait plus de Boches à battre, il battit des records. Il s'attaqua à la hauteur, à la vitesse et en triompha comme des plus illustres pilotes eunemis.

Le 18 septembre 1918, le capitaine américain Schrœder avait battu le record du monde de la hauteur en s'élevant à plus de 8.800 mètres, à Dayton (Ohio), sur un biplan Bristol, muni d'un 300 chevaux Hispano-Suiza. Depuis, le Français Sadi Lecointe montait à 8.900 mètres, puis Casale successivement à 9.300 mètres, 9.500 et 10.100, toujours grâce à un 300 chevaux Hispano-Suiza. Le record de 10.100 mètres fut homologué à 9.450 mètres au bout de quatre mois d'études officielles !

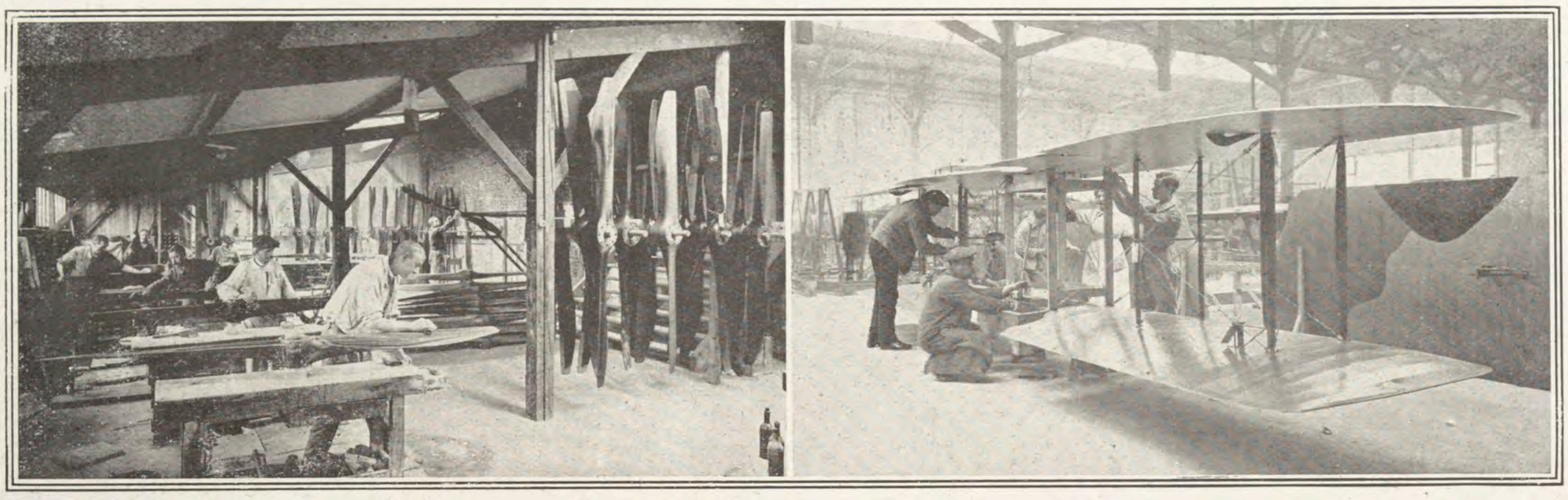
En ce qui concerne la vitesse, les résultats sont aussi remarquables : le lieutenant Lebeau atteint d'abord une vitesse de 248 kilomètres à l'heure, sur Gourdou-Hispano-Suiza 180 chevaux; puis, sur de Marçay-Hispano-Suiza 300 chevaux, il fait 252 kilomètres à l'heure au sol, 237 à 3.000, 231 à 4.000, 220 à 5.000. Le 30 septembre 1919, Sadi Lecointe, sur monoplace Spad-Herbemont 300 ch. Hispano-Suiza, réalise une vitesse horaire de 270 kil., puis de 253 sur biplace. Il s'attribue ensuite la Coupe Deutsch, sur Nieuport, en effectuant les 190 kil. du parcours en 42 m. 53 s., soit à 267 kil. à l'heure. Le lieutenant de Romanet bat alors les records du monde de vitesse en réalisant une allure de 284 kil. A un moment il atteint les 296 kil. à l'heure. Il semble que ce soit un maximum, mais l'Hispano-Suiza ne connaît pas de limite et, en décembre, Sadi Lecointe, parvient à réaliser la vitesse effroyable de 307 kil. à l'heure. Sur un kilomètre, il réussit même le 363 à l'heure, allure dont aucun être humain, sauf Sadi Lecointe, ne peut se faire une idée.

J. M.



UN HISPANO-SUIZA 300 CHEVAUX

Ce moteur Hispano-Suiza, 300 chevaux, 8 cylindres, était l'une des curiosités du Salon. C'est celui qui a permis à Sadi Lecointe de dépasser les 300 kilomètres à l'heure et, à Casale, les 10 kilomètres d'altitude.



LES USINES LEVASSEUR

Depuis l'année 1910, la maison P. Levasseur s'est imposé par ses fabrications d'hélices et d'avions. Pendant la guerre, les usines de cette marque durent s'agrandir considérablement. De 150 ouvriers au début de 1915, elles passaient à 3.000 en 1918. — A gauche, l'un des ateliers d'hélices. — A droite, l'atelier des cellules.

LA MAISON LEVASSEUR

17, Place Félix-Faure, Paris.

Le nom de Levasseur évoque l'âge héroïque de l'aviation qui semble si éloigné de nous et est pourtant si proche. Il y a plus de dix ans, M. P. Levasseur s'était déjà acquis une réputation mondiale dans l'aéronautique.

Dès 1910, il s'imposait par ses fabrications d'hélices et d'avions. Les débuts difficiles de l'aviation ne le rebutaient pas. Au contraire, ils semblaient lui donner une énergie nouvelle et lui permettaient, par ses recherches, d'obtenir des perfectionnements grâce auxquels le sport nouveau progressait d'une façon incessante. M. P. Levasseur était de ceux que les difficultés nombreuses et les efforts souvent méconnus ne parvenaient pas à décourager. Il s'était voué à la cause sacrée du plus lourd que l'air. Il avait décidé de ne pas s'avouer vaincu. Il tint parole pour le plus grand bien de la locomotion aérienne. Son activité débordante se manifestait dans toutes les branches : tandis qu'il continuait à établir des hélices de plus en plus remarquables, il fabriquait de nouveaux appareils et créait une école de pilotage à Juvisy.

La guerre trouve la maison P. Levasseur en pleine période d'études. Les demandes de l'année deviennent pressantes. Un effort considérable leur répond : la meilleure preuve est fournie par les agrandissements des usines qui, alors qu'elles occupaient 150 ouvriers au début de 1915, en ont près de 3.000 en 1918. Au moment où l'armistice fut signé, elles étaient à même de livrer chaque mois aux aviations française et alliées plus de 150 hélices et près de 200 appareils de chasse, complètement montés et équipés dans leurs ateliers de Paris et prêts à être expédiés au front.

Ces quelques statistiques montrent mieux que tout commentaire la perfection des fabrications de la maison P. Levasseur, sa puissante organisation, sa méthode, ses capacités. Elles prouvent également quelle assistance peut accorder à l'aviation commerciale un homme comme M. Levasseur, capable de fournir les hélices et les appareils nécessités par les besoins du tourisme, tout en leur assurant le maximum d'économie et de sécurité, qualités qu'on rencontre rarement groupées de façon aussi heureuse.

Le stand de la maison P. Levasseur a produit une grosse impression sur les visiteurs du Salon de l'Aéronautique : on pouvait y voir un avion S. A. B., muni d'un moteur 300 chevaux et étudié par M. Béchereau, le génial inventeur du Spad ; un Spad de chasse type XIII, construit pendant la guerre ; des spécimens d'hélices de tous types et de toutes puissances, signées P. Levasseur, ce qui est tout dire ; une hélice à pas variable, à commande en marche, véritable révolution dans le domaine de l'aviation, où on la demandait avec tant d'ardeur depuis si longtemps, sans pouvoir l'obtenir ; une hélice à pas variable, pour une puissance de 400 chevaux.

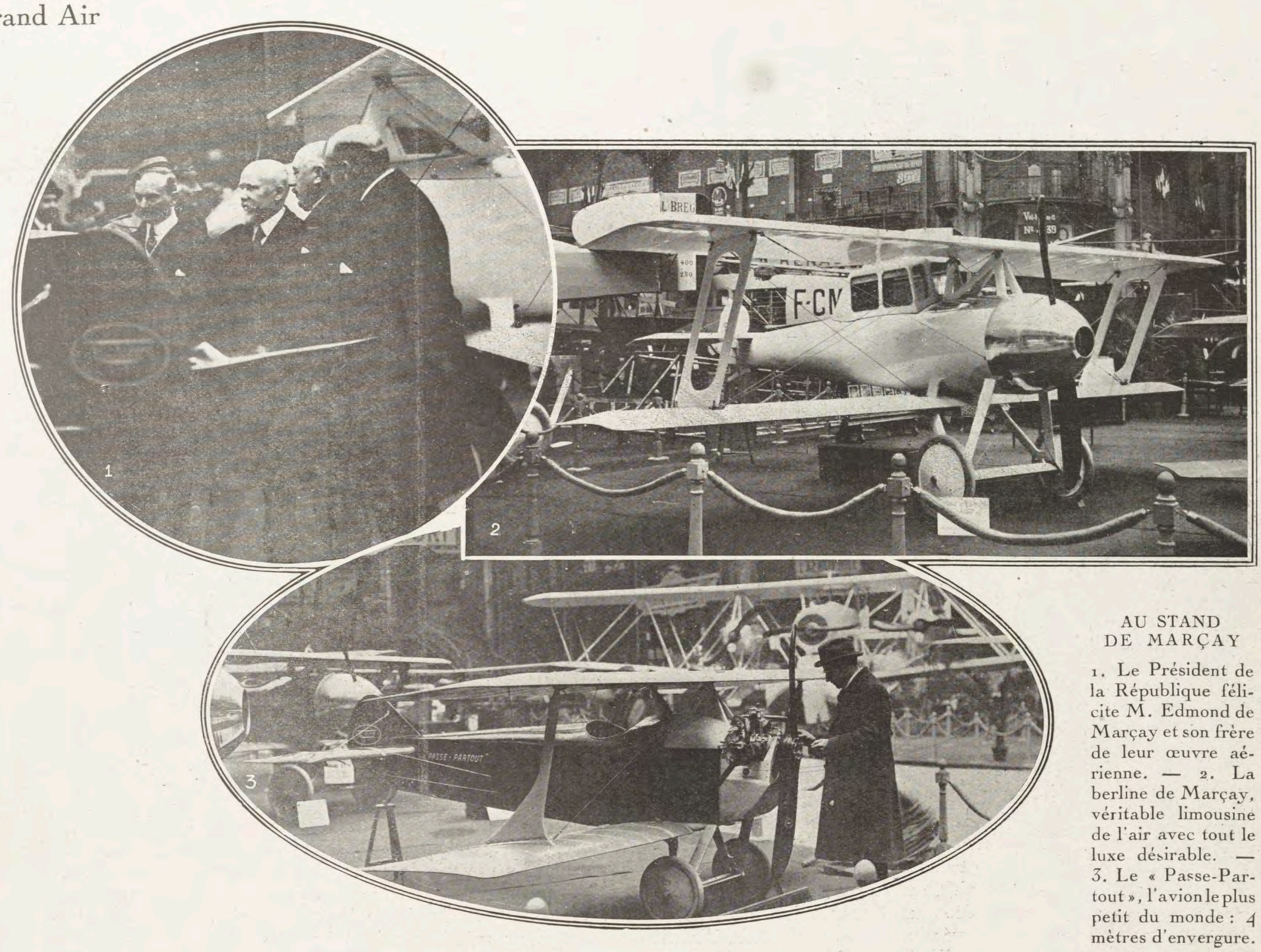
Cette hélice à pas variable était l'objet des études acharnées de M. P. Levasseur depuis de longues années. Le problème avait tenté nos plus éminents ingénieurs pendant longtemps. Aucun n'avait pu trouver la solution idéale. Le succès a enfin souri à M. Levasseur, dont nous devrons pieusement unir le nom à celui des vainqueurs qui, dans un avenir prochain, grâce à cette invention d'une portée considérable, moissonneront de nouveaux lauriers.

L'exposition P. Levasseur au Salon de l'Aéronautique était complétée par un hydroplane de tourisme, muni d'un moteur Ballot, qui constitue la plus remarquable réalisation pour les voyages sur l'eau. Confortablement carrossé, véritable bijou de bon goût et d'élégance, cette voiture aquatique possède l'éclairage et le démarrage électriques. Cet hydroplane est une véritable nouveauté que les fervents du sport nautique n'osaient espérer. C'est exactement « l'automobile de la rivière ». Installés de la façon la plus agréable, sans risquer les paquets d'eau et les intempéries, les touristes pourront jouir de leur sport favori avec la même quiétude, la même satisfaction et une fatigue moindre que dans les limousines les plus luxueuses. Grâce à de semblables conceptions, les voyages aquatiques deviendront de plus en plus nombreux et les fervents augmenteront chaque jour. La maison P. Levasseur a établi deux types d'hydroplanes, l'un avec une hélice à pas variable en marche avant et arrière, muni d'un moteur Ballot 10 ch., marchant à une vitesse garantie de 23 kil. à l'heure, l'autre avec un moteur de 16-20 ch. donnant une moyenne de 38 kil. Ils sont actuellement construits en série et remportent le succès que l'on pense.

J. M.

UNE VUE DES USINES LEVASSEUR

A la signature de l'armistice, les usines Levasseur livraient mensuellement 1500 hélices et près de 200 avions de chasse. Maintenant M. Levasseur fabrique aussi des hydroplanes et a inventé l'hélice à pas variable.



AU STAND
DE MARÇAY

1. Le Président de la République félicite M. Edmond de Marçay et son frère de leur œuvre aérienne. — 2. La berline de Marçay, véritable limousine de l'air avec tout le luxe désirable. — 3. Le « Passe-Partout », l'avion le plus petit du monde : 4 mètres d'envergure.

LES AVIONS DE MARÇAY

Lorsque le Président de la République inaugura le Salon de l'Aéronautique, il tint à féliciter M. Edmond de Marçay de sa collaboration précieuse à la guerre et des avions qu'il expose dans son stand. Ces compliments sont d'autant plus flatteurs que M. Poincaré, on le sait, battit tous les records de vitesse au cours de sa visite et n'eut que le temps de s'arrêter devant les expositions les plus remarquables.

Il est vrai qu'il ne pouvait pas ne point s'intéresser aux appareils que M. Edmond de Marçay présentait : il y avait notamment le Passe-Partout qui est le plus petit avion du monde, réalisant l' « avionnette » idéale dont nous avions réclamé la construction aussitôt après l'armistice. C'est en effet par de tels engins, pratiques, sûrs et économiques, qu'on parviendra à répandre dans le public le goût de l'aviation de tourisme. Le Passe-Partout, muni d'un moteur de 10 chevaux A. B. C. n'a que 4 mètres d'envergure et 3 m. 80 de long. C'est l'avion de M. Tout-le-Monde, facile à garer et d'un fini d'exécution parfait.

On remarquait également au stand de Marçay une berline prouvant qu'on peut enfin posséder la limousine de l'air avec tout le confort et le luxe désirables. De semblables conceptions sont celles qui peuvent faire progresser l'aviation de la façon la plus rapide et la plus certaine en montrant au public, encore trop profane, que la locomotion nouvelle réunit tous les avantages de l'automobile et, n'en doutez pas, qu'elle est beaucoup moins dangereuse.

L'aviation de tourisme n'est pas la seule intéressant M. de Marçay. L'éminent constructeur a réalisé aussi un avion de chasse 300 chevaux, biplan-monoplace avec deux mitrailleuses. Il peut tirer 1.000 cartouches. Son envergure supérieure est de 9 mètres 250, son envergure inférieure de 5 mètres 750, sa longueur totale de 6 mètres 620. Il a donné aux essais les résultats officiels suivants : à 500 mètres, 252 kilomètres à l'heure ; à 3.000 mètres, 232 ; à 5.000 mètres, 218 ; à 6.000 mètres, 210. Il monte à 5.000 mètres en 16 m. 16 s. De semblables vitesses n'ont jamais été obtenues par des avions de guerre équipés avec leur armement, leurs appareils de bord, etc. Et, détail qui a son importance, cet avion a le coefficient de sécurité 14.

On ne saurait trop admirer le travail considérable accompli par la firme de Marçay qui n'a été créée qu'en 1917... Mais en 1911 elle avait déjà fait ses preuves. Elle fut fondée pour les besoins de la Défense Nationale et s'affirma aussitôt comme l'une des plus importantes maisons de construction, grâce à l'organisation remarquable de M. Edmond de Marçay et à son personnel d'élite. Vite, il fallut créer une filiale aussi considérable à Bordeaux. C'est de ces usines que sont sortis plus de 2.000 Spads, type VII, l'avion qui permit aux Guynemer, Fonck, Nungesser et autres Madon de faire des hécatombes de Boches.

La perfection de la fabrication engagea M. de Marçay à créer. Il y a réussi de la façon la plus heureuse et l'a prouvé par son exposition au Salon qui fut l'une des plus justement admirées par la foule. — J. M.

LES MOTEURS SALMSON

Le bombardement nocturne aurait peut-être existé sans le moteur Salmson, mais c'est grâce à celui-ci que le vol de nuit fut considéré comme une spécialité pouvant être abordée par n'importe quel pilote et non par une sélection. On se rend compte de la confiance qu'il fallait avoir en son moteur pour entreprendre à travers les ténèbres des raids lointains au-dessus du territoire ennemi. Le Salmson donnait cette confiance et l'on se souvient notamment des expéditions remarquables, et si meurtrières pour l'adversaire, réussies par la glorieuse escadrille V. B. 101 du commandant Laurens.

Malgré les résultats donnés par le Salmson Z. 9, dont des milliers d'exemplaires construits pendant la guerre prirent une telle part de collaboration à la victoire, un constant souci du progrès a conduit la Société des Moteurs Salmson à étudier, dès la signature de l'armistice, un nouveau type de moteur répondant aux nouvelles nécessités.

L'expérience de la guerre avait montré le peu de durée des moteurs d'aviation, tout en établissant la supériorité du type fixe en étoile déjà choisi par cette firme. C'est pour remédier à ce grave inconvénient et accroître la sécurité de marche qu'a été établi le moteur A. z. 9 que l'on a pu admirer au Salon de l'Aviation.

Sa puissance est de 300-310 chevaux au régime normal de 1.500 tours. Il est naturellement du type fixe en étoile et à refroidissement par eau, ce qui lui donne une faible consommation d'essence dont profite l'avion emportant ainsi plus de charge utile et obtenant un plus grand rayon d'action. Il a 9 cylindres alésés à 140 avec course des pistons de 170.

Les cylindres, en acier, chemisés en tôle, portent deux soupapes d'aspiration et deux soupapes d'échappement. Ils sont boulonnés séparément sur le carter, de façon à être facilement démontables et remplaçables isolément.

Les pistons, en alliage spécial d'aluminium, ayant donné les meilleurs résultats, portent cinq segments en fonte douce dont un râcleur d'huile.

L'embiellage à bielle maîtresse équilibrée est en acier de choix avec coussinet central régulé, de très grande dimension.

Le vilebrequin en acier chromé nickel est porteur de contrepoids et établi pour équilibrer parfaitement l'embiellage dans toutes ses positions. La distribution est commandée par une came circulaire et agit sur les soupapes par l'intermédiaire d'un système simple, robuste et indéréglable.

Le graissage est assuré par une pompe à piston qui pousse l'huile dans la soie de manivelle et jusqu'aux axes de pistons ; les projections, réduites au droit des cylindres, graissent abondamment tous les autres organes du moteur. Un piston de récupération recueille l'huile en excès qui retourne au réservoir.

Sur le fond du carter arrière du moteur sont montés les accessoires, pompes, magnétos, etc., dont toutes les têtes de commande sont enfermées dans un carter bien graissé.

L'allumage est double, commandé par deux magnétos Salmson indépendantes, et effectué par de grosses bougies de longue durée.

La mise en route du moteur peut se faire soit à l'hélice, soit par manivelle, soit à l'air comprimé à l'aide de bouteilles.

Tous les organes ont été établis avec un très large coefficient de sécurité.

Comme on peut le remarquer, le nombre de tours de ce moteur est moindre que dans le type précédent, alors que son poids-cheval par développé est légèrement plus élevé. Ces deux modifications et les nombreux perfectionnements réalisés ont permis de donner au nouvel appareil des organes beaucoup plus robustes, parfaitement équilibrés, non susceptibles de se dérégler, lesquels, outre l'avantage d'une sécurité de marche presque complète, assurent au moteur une longévité considérablement plus grande que celle de ses devanciers.

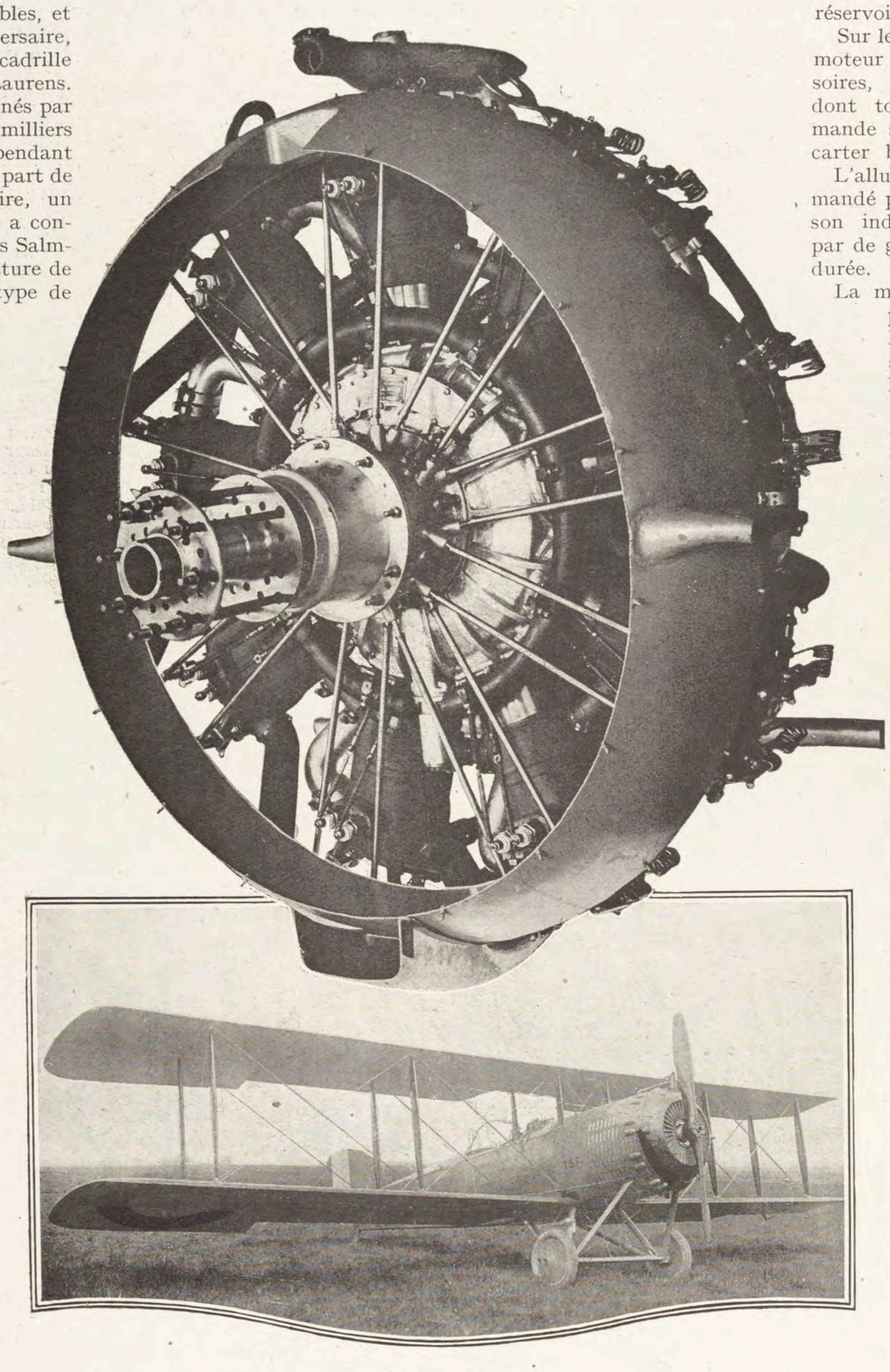
Deux indications fixeront les idées sur la valeur du moteur A. z. 9.

Au point de vue durée, il peut, sans réparation importante, faire 1.000 heures de marche.

Au point de vue sécurité, normalement et sans soins spéciaux, il marche 50 heures sans arrêt, ce qui, avec une vitesse moyenne d'avion de 150 kilomètres à l'heure, pourrait permettre de faire 7.500 kilomètres d'une seule traite.

Sur ces mêmes données, la Société des Moteurs Salmson étudie un moteur 600 ch. et des types encore plus puissants.

Soyez assurés qu'avec de semblables engins, nous verrons avant longtemps réaliser des voyages de près de 10.000 kilomètres sans escale ! — J. M.



LE MOTEUR SALMSON Z 9

1. Le Salmson Z 9 était monté sur nombre d'avions, et notamment sur les appareils Salmson pendant la guerre. Il permit d'accomplir d'admirables exploits.

LE BIPLACE SALMSON DE CORPS D'ARMEE

2. La Société Salmson ne se contenta point de fabriquer des moteurs pendant la guerre, elle établit également des avions qui obtinrent de remarquables succès. C'est ainsi qu'il y avait le Salmson biplace de corps d'Armée (le 2 A 2 et le 7 A 2), puis le monoplace de combat et le Salmson blindé 4 A B 2, pour la liaison d'infanterie.

REVUE DES SPORTS

INFORMATIONS ET RESULTATS DU MOIS DE DÉCEMBRE 1919

Nous prions nos lecteurs, photographes amateurs, de nous envoyer les photographies des gagnantes et gagnants des principaux prix locaux ou régionaux de tennis, golf, équitation, régates, polo, etc. La VIE AU GRAND AIR entend, en effet, encourager et souligner tous les efforts sportifs. Joindre une légende détaillée. Nous désirons également porter nos efforts sur le sport en Belgique et en pays reconquis. Dernier délai de réception à Paris : le 30, pour le numéro du 20 du mois suivant.

AU FIL DU MOIS

31 janvier 1920.

La participation d'athlètes aux figurations théâtrales fut l'un des grands événements du mois. L'initiative de Gémier ne saurait être trop encouragée. Ce directeur-acteur, qui semble avoir monopolisé toutes les idées de la corporation à laquelle il appartient, a droit à toute notre reconnaissance puisqu'il permet au profane de se rendre compte de la beauté de l'effort athlétique. Le but recherché est parfait. Mais est-il atteint ?

Je ne pense pas que Gémier soit satisfait. Il doit considérer son spectacle olympique d' « Œdipe, roi de Thèbes » comme un simple essai. C'est plutôt une façon de prendre date, n'est-ce pas ? Sur cette scène, pourtant vaste, du Cirque d'Hiver, le lancement du javelot, du disque semble un peu mesquin. Ce tireur à l'arc, qui donne des émotions à ceux qui peuvent recevoir ses flèches, est mal à l'aise. C'est grand, très grand, et pourtant cela reste étriqué. Géo André fait des merveilles, Paoli développe toute sa puissance, mais ils n'éveillent pas en nous les moments d'intense émotion qu'ils nous font vivre sur les champs de sports. Malgré tout, dans le public, on se demande si ce sont des champions ou des artistes de music-hall. Et c'est regrettable. La foule n'est sans doute pas encore assez éduquée. Béni soit Gémier s'il parvient à lui faire comprendre la beauté de l'effort ! Je vous affirme que certains trouvent fort normal le saut de Géo André au-dessus de deux hommes. Il en est tant qui se sentent dépaysés lorsqu'on ne leur présente plus de chiqué !

Si le cadre était encore plus considérable, l'effet augmenterait. Il faudrait des arènes, une immense piste où le lanceur de javelot pourrait, sans battre des records, donner cependant à son engin la portée normale. Ce détail, minime en apparence, gâte tout : il fait sourire celui qui sait, il indispose l'ignorant qui pense : « Tiens, il ne va pas loin son javelot ! »

Evidemment, il faut tenir compte des conventions scéniques, mais Gémier veut se rapprocher de la vérité. Applaudissons-le ! Néanmoins, Paoli dans ses lancements, rappelle le conducteur de train qui, après avoir mené sa locomotive à grande allure toute la journée, jouerait le soir avec le chemin de fer (à catastrophe, bien entendu) de son petit garçon !

Puis il serait indispensable qu'il y eût exclusivement des sportifs et des sportives bon teint : les moindres détails doivent donner l'impression du réel, même pour la lutte et la boxe. Et que certaines n'oublient pas qu'elles font œuvre de piété sportive, qu'elles sont là pour la cause sacrée ; c'est le but qu'elles doivent observer et... non pas l'habit noir de l'avant-scène.

C'est un début. Il est plein de promesses, et Gémier, aux arènes de Lutèce, nous fera assister à un spectacle vraiment olympique.

D'ici là, l'idée aura peut-être fait son chemin et gagné à sa cause la masse de fervents du sport nécessaire à sa réalisation.

Après le théâtre, la réalité. Elle continue à être sinistre. Les frères Michelin, qu'on devrait écouter, une fois de plus, viennent de publier une brochure qui n'est point pour nous déplaire, d'autant plus que nous y avons salué au passage pas mal de conceptions que nous avons eu l'occasion d'exposer dans nos articles. Elle semblera brutale et pessimiste à certains. Les frères Michelin n'hésitent pas à s'adresser à des hommes, assez grands pour tout entendre et pour envisager l'avenir avec fermeté. Notre sécurité est dans l'air, tel est le titre de l'opuscule, qui aborde maintes questions dont le gouvernement doit s'occuper le premier, s'il désire ne plus avoir l'occasion d'augmenter le prix du pain, des timbres-poste, du tabac, etc., etc., et s'il ne veut plus nous priver de charbon !

Tandis que des prévoyants de l'avenir comme les frères Michelin crient bien haut : « Casse-cou », les « oublieurs » hurlent : « Embrassons-nous, Folleville. » Les coureurs cyclistes sont navrés parce qu'on ne veut plus les laisser rencontrer leurs confrères appartenant aux nations ennemies. Les fédérations neutres d'association protestent contre la décision prise par les fédérations alliées. Tous réclament, tous se lamentent, tous prient : « Donnez-nous notre Allemand hebdomadaire. » Ils n'entendent pas la voix de ceux qui sont tombés au champ d'honneur, cette voix des Faber, Hourlier, Comès, Petit-Breton qui répond : « Non, jamais de rapprochement. »

On ne peut préjuger de l'avenir, mais entre nous, il n'y a pas longtemps que la guerre est finie. Et... la paix n'est même pas commencée !...

JACQUES MORTANE.

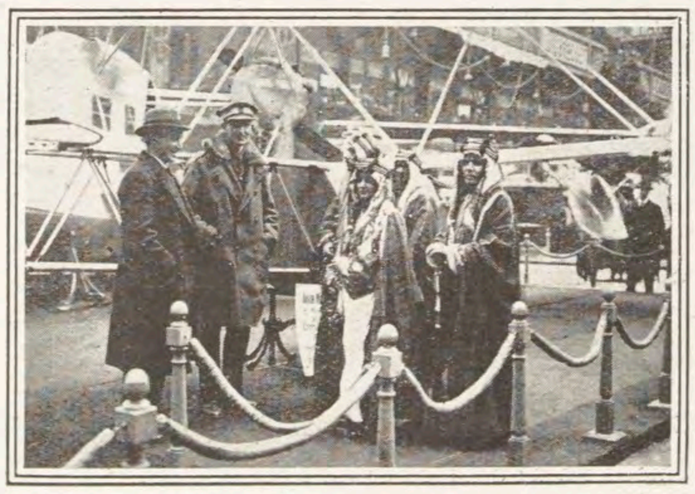
CALENDRIER

- 25 janvier, Hippisme, Nice. — Prix de Cannes (Steeple handicap ; 4.000 mètres, 20.000 fr.).
- 27 janvier. — Boxe, Londres. Bombardier Wells contre Haary Rewe.
- 6 février, Football-Association, Milan. — France-Italie.
- 15-16-17 février. Motocyclisme : Paris-Nice.
- 17 février, Football-Rugby. — France-Pays de Galles.
- février, Automobilisme. — Manchester : Salon de l'Automobile.
- 17 février. — Tennis, Paris. Championnats de France sur courts couverts.

FOOT-BALL RUGBY

SOMMES-NOUS DES BRUTES ?

L'INTELLIGENCE et la finesse de Carpentier dans le combat, ont une fois de plus valu aux sportifs de nombreuses critiques. Quelques intellectuels nous ont fait savoir leur mépris. Bien que celui-ci ait spécialement visé les boxeurs, les joueurs de Rugby peuvent prendre leur part de ce dédain. Notre jeu est dur en effet ; sa pratique demande des qualités d'homme. Nous sentons tous que nous n'avons pas complètement dépouillé l'animal, et que nous avons besoin de mouvement, de grand air, de violence un peu. Notre but n'est pas de faire du mal à notre prochain, certes, il est de dépenser notre force par un moyen qui nous ravit. O toi, homme de pensée, pur intellectuel, l'as-tu donc complètement délaissée ton origine animale ; ne vois-tu rien dans ta vie, ne sens-tu rien dans tes actes qui te rapprochent de celui que tu veux fuir ? Non, tu ne lui ressembles en rien, tu es un être pur et ta matière n'est que cervelle ! Hypocrisie. M. de Curel ne te croit pas. Nous n'ajoutons pas foi à ta prétention. Tu es un animal comme nous ; tu as comme nous, si tu n'es pas malade, une somme d'énergie à dépenser. Où mieux le faire que sur les terrains de sport avec des adversaires qui sont des amis venus dans le même but. Les joies de l'alcôve, les causeries de café autour d'un verre, et cela répété à satiété, voilà un champ clos admis pour notre animalité ; mais la pelouse, le grand air, le plaisir de courir, la joie de se découvrir vaillant, dur aux coups, la douce sensation de sentir vibrer son être physique, de se croire un instant, toute valeur intellectuelle mise à part, une belle bête; ce plaisir vous le niez. Nous, nous l'aimons, et cependant nous ne sommes pas des brutes ; malgré vous, l'idée sportive fait son chemin ; un jour sera où pas un être humain ne vivra sans chercher dans le sport une distraction saine. Une partie de l'élite de notre jeunesse s'adonne aux jeux sportifs, elle entraînera le reste. Le sport ne tuera jamais les belles œuvres ; le Louvre ne sera pas déserté à cause de lui ; mais peut-être le music-hall, les mauvais théâtres et les mauvais livres. Le sport est sain, il prend ce que nous avons d'un peu bestial en nous et l'emploie sainement : c'est un sauveur. — Dr JACQUES DEDET.



LE VICE-ROI DE L'ARABIE ET SA SUITE SONT VENUS VISITER LE SALON DE L'AÉRONAUTIQUE ET SE SONT VIVEMENT INTÉRESSÉS AUX APPAREILS EXPOSÉS PAR NOS CONSTRUCTEURS.

LE RUGBY SCOLAIRE EN ECOSSE

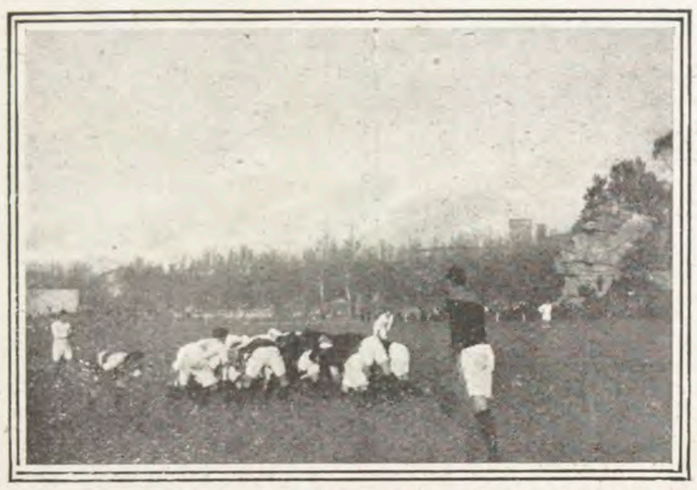
LA Sélection est facilitée en Écosse par le rapprochement de divers centres où se pratique le rugby, qui sont les Écoles et les Académies. Toutes sont situées près d'Edimbourg, sauf Glenalmond dans le comté de Perthshire.

Le Rugby, né à Rugby Schvolh en Angleterre, en 1827, prospéra dans les Écoles écossaises, Edimburgh Academy Loretto, Merchiston Castle, Fettes College. La pratique du sport est obligatoire dans les écoles des Iles Britanniques. Dans la saison de Football tous les après-midi, pendant deux heures, les enfants vont sur les terrains de jeu. Ils s'entraînent sous la conduite d'entraîneurs qui ne sont autres que leurs Professeurs de classe, anciens bleus d'Oxford ou de Cambridge. On varie les plaisirs : un jour c'est une vraie partie, l'autre jour les élèves font des passes, des dribblings, donnent des coups de pied, travaillent à la mêlée, à la touche. Si le temps est très mauvais, le terrain glissant, on organise un " cross " de trois ou quatre milles. La nourriture des élèves est surveillée surtout celle du quinze représentatif et principalement les jours de match, le samedi après-midi.

Aussi l'Écosse a-t-elle donné des joueurs remarquables. J. E. Crabbie, capitaine d'Oxford ; H. Martin, J. M. B. Scott et J. D. Watson. Scott a joué vingt et une fois pour l'Ecosse. Tous ces joueurs ont été formés à Edimburgh Academy.

Merchiston Castle est le berceau du jeu d'avants traditionnel d'Écosse ; cette école a gagné quinze fois le Championnat Scolaire d'Écosse. W. H. Welsh, F. H. Fasson et A. W. Duncan en furent les étoiles.

De Fettes College et de Loretto sont sortis Asher, Linsay, Walker, célèbres internationaux. L'équipe de Fettes College de 1904-05 ne fut battue qu'une fois et on cite dans les annales scolaires les exploits de R. C. Macleed qui, dans le courant de l'année, réussit sept drop-goal, fit dix-sept essais, en transforma vingt-deux, marquant cent-vingt-trois points pour son équipe.



LE 7 DÉC., A SALON, L'OLYMPIQUE DE MARSEILLE RENCONTRAIT LE SPORTING-CLUB SALONAIS POUR LE CHAMPIONNAT DU LITTORAL. L'OLYMPIQUE FUT VAINQUEUR PAR 5 A 4.

L'ÉQUIPE DE L'OLYMPIQUE A BATTU, LE 21 DÉCEMBRE, AU STADE BERGEYRE POUR LES CHAMPIONNATS, L'ÉQUIPE DU S. C. U. F. PAR 3 POINTS. (1 ESSAI FRANQUENELLE A 0.)

GUICHEMERRE DE L'U. S. DACQUOISE, DANS UNE PRISE DU BALLON AU COURS DE LA PARTIE DU 21 DÉCEMBRE. L'AVIRON BAYONNAIS FUT BATTU PAR 3 POINTS A 0.

Informations.

La période des championnats bat son plein. Dans le Midi, l'Aviron Bayonnais, vainqueur du Biarritz Olympique par trois points à zéro, se voit infligé une défaite avec le même score par l'Union Sportive Dacquoise. Guichemerre et sa ligne d'avants ont enlevé la décision après une partie où Dax eut le plus souvent l'avantage. L'U. S. Perpignannaise, malgré l'avantage qu'elle avait de jouer sur son terrain, ne put réussir que le match nul, contre les joueurs ardents de Béziers.

A Paris, le Racing-Club de France, avec les Joinvillais dans ses lignes d'attaque, gagne ses deux premiers matches, battant le S. C. U. F. et l'A. S. F. Le S. C U. F., lui, perd son autre match contre l'Olympique, et l'A. S. F. son match contre la Générale. La lutte se circonscrit donc entre le R. C. F., l'Olympique et le C. A. S. G.

Résultats techniques.

•℣ Dimanche 7 décembre. — R. C. F. bat S. C. U. F. à Colombes 6 à 0. C. A. S. G. bat A. S. F. à Colombes 9 à 0. Olympique bat P. U. C. à la Croix de Berny par 9 à 0. Aviron Bayonnais bat Biarritz-Olympique à Biarritz par 3 points à 0. U. S. Dacquoise et Section Paloise match nul. Périgueux bat Bergerac par 3 points à 0. Stade Toulousain bat U. S. Montauban 5 à 3.

•℣ Dimanche 14 décembre. — Reste bat France à Perpignan par 5 à 3. Olympique bat F. C. de Lyon par 20 à 0. Joinville bat S. C. U. F. par 6 à 0. St. Toulousain bat St. Bordelais 6 à 0. Av. Bayonnais bat Stadoceste Tarbais 6 à 0. Stade Poitevin bat S. N. U. C. 6 à 0.

•℣ Dimanche 21 décembre. — Olympique bat S. C. U. F. à Bergeyre 3 à 0. R. C. F. bat A. S. F. à Colombes 4 à 0. S. F. bat A. S. P. T. T. au Parc des Princes 6 à 3. U. S. Dacquoise bat Av. Bayonnais 3 à 0. U. S. Perpignannaise et U. S. Bitterroise match nul.

•℣ Jeudi 25 décembre. — Stadoceste Tarbais bat Olympique à Bergeyre 6 à 0. U. S. Dacquoise bat Stade Poitevin à Poitiers 9 à 3. R. C. F. bat Havre A. C. au Havre 4 à 0. Biarritz Olympique bat S. C. U. F. 16 à 3.

•℣ Dimanche 28 décembre. — R. C. F. bat U. S. Dacquoise à Colombes 3 à 0. S. F. bat S. C. U. F. au Parc des Princes 17 à 5. Aviron Bayonnais bat Stade Bordelais à Bayonne 45 à 0. Olympique bat S. Nantais à Nantes 5 à 3. U. S. Perpignan bat T. O. E. C. à Perpignan 13 à 3. A. S. Française et S. A. Bordelais à Bordeaux 3 à 3.

FOOT-BALL ASSOCIATION

LES ARBITRES ET LE HORS-JEU

Comme une race qui s'éteint, les bons arbitres sont en voie de disparition. Les autres, moyens, médiocres ou mauvais, insuffisamment alléchés par la prime de déplacement de cent sous, restent clairsemés et s'abstiennent même parfois de se rendre sur les terrains pour lesquels ils ont été officiellement désignés. C'est que le public et les joueurs ne leur font pas la partie belle: l'arbitre d'un match d'association est exactement comparable à l'âne de la fable, qui est tenu pour l'auteur de tout le mal.

Les années de guerre ont certes contribué pour une bonne part à accroître la nervosité des équipiers et des spectateurs: les arbitres sont cependant les premiers responsables de l'hostilité et du mépris qu'ils encourent. Beaucoup d'entre eux ne sont pas à la hauteur de leur tâche. Ils obéissent à des caprices personnels, suivent des méthodes par trop arbitraires, ou se laissent diriger par les clameurs des joueurs et du public. Ainsi il en est pour qui la surface de dix-huit mètres est une zone où il y a toujours quelque méfait à réprimer: coups francs, hors-jeu, pénalités sont dispensés à foison. D'autres ont la hantise des trois pas du gardien de but; d'autres voient régulièrement se déplacer les pieds du demi qui, de la ligne de touche, remet la balle en jeu. Certains d'entre eux pratiquent une politique opportuniste de compensation, avantagent une équipe après l'avoir pénalisée.

On n'en finirait pas d'énumérer les critiques à l'adresse des arbitres d'association, qui manquent généralement, sinon de connaissances théoriques du jeu, du moins du sens pratique d'un match.

Si les arbitres étaient à même de suivre, dans toutes ses phases, le mouvement d'une partie de football, de prévoir l'action et les combinaisons des équipiers, d'embrasser d'un coup d'œil la position des vingt-deux joueurs, ils éviteraient ces coups de sifflet donnés à tort et à travers, sans rime ni raison, et ils acquerraient *l'autorité morale*, qui est seule nécessaire et indispensable pour bien conduire un match. Car l'autorité extérieure, qu'elle se manifeste par le coup de sifflet, par le geste ou par la parole, ne suffit pas. Son action est périmée dès qu'elle n'est plus la stricte application de la justice immédiate.

Comment un arbitre obtiendra-t-il l'autorité morale indispensable ? En laissant le jeu se dérouler dans toute son ampleur, et en n'intervenant que lorsqu'il le faut. D'ordinaire, par la faute des arbitres, les matches d'association sont coupés, heurtés, sans cesse arrêtés. Est-ce qu'une balle envoyée parmi les spectateurs ou à 25 mètres derrière la ligne de but a besoin d'être enregistrée par un coup de sifflet ? De même que l'arbitre ne siffle pas pour une remise en jeu de la touche, de même il devrait se dispenser de siffler pour une remise en jeu de la ligne de but. Les « coups francs » ou les « mains » ne doivent arrêter le jeu que si l'équipe coupable tire de ces fautes un avantage réel. On siffle trop pendant les 90 minutes de jeu. Et c'est le coup du « hors-jeu » qui, en fin de compte, est le plus discuté. Le hors-jeu est le pont-aux-ânes des arbitres. Il semble bien que, là aussi, les arbitres devraient adopter la méthode de large politique préconisée ci-dessus. Une application étroite, stricte et méticuleuse de la règle de hors-jeu condamne à l'insuccès toute échappée rapide d'une ligne d'avants bien coordonnée. Il arrive en effet presque toujours, à un moment quelconque de la série de passes qui déjouent les efforts de la défense adverse, qu'un des avants se trouve devant deux hommes seulement de l'équipe opposée, le 3e se tenant sur la même ligne que lui, ou étant très légèrement distancé. L'arbitre ne doit pas intervenir dans les cas de ce genre, et, en général, il ne doit siffler que des hors-jeu flagrants. Il ne doit pas arrêter le jeu pour un ailier entièrement étranger à une action offensive ou pour un joueur qui se replie à toute vitesse après avoir chargé le gardien du but adverse. Il sera toujours temps de pénaliser ces joueurs, dans le cas improbable où ils entreraient en possession de la balle.

En résumé, le bon arbitre ne doit intervenir ou arrêter la partie que dans les cas douteux ou lorsqu'une faute flagrante a été commise au détriment d'une des deux équipes. L'arbitre, laissant le jeu se développer dans toute son ampleur, doit avoir un rôle effacé, quitte à faire valoir son autorité quand les circonstances l'exigent. L'arbitre est là pour les joueurs, et non les joueurs pour l'arbitre.

Il est certain que la corporation des arbitres serait plus digne et plus respectée si les anciens joueurs consentaient à en faire partie. Mais combien y a-t-il de vieux joueurs qui tiennent le sifflet ?

GABRIEL HANOT.

LE CONGRÈS DE BRUXELLES

Que s'est-il passé au congrès de la Fédération internationale de Football association (F. I. F. A.), tenu les 28 et 29 décembre à Bruxelles, par les délégués des pays de l'Entente ? L'Angleterre, l'Irlande, la Belgique et la France, qui ont siégé à huis-clos et dans le plus grand mystère, ont-elles adopté une ligne de conduite unique vis-à-vis de ceux qu'on a appelés les « neutres défaillants », c'est à dire des neutres qui persistent à vouloir rencontrer, à leur gré, les équipes des pays ennemis ?

Nous ne le saurons que plus tard: contentons-nous pour le moment d'indiquer que les représentants des pays neutres, convoqués le 29 décembre, ont demandé quelques semaines de réflexion, et que la Suisse se charge de réunir avant 15 jours une assemblée générale des neutres. Nous reviendrons la prochaine fois sur ce sujet, d'importance capitale pour l'avenir du football association et même du sport en général.

LE CHAMPIONNAT DE PARIS

A la fin du mois de décembre, le Racing, d'une part, le Red Star, de l'autre, ont nettement consolidé leur position en tête du classement. Seul

LE 30 NOVEMBRE, L'EXCELLENTE ÉQUIPE DE RUGBY DU RACING-CLUB FRANC-COMTOIS DE BESANÇON BATTAIT L'UNION SPORTIVE BELFORTAINE PAR 1 ESSAI, 1 BUT A 1 ESSAI.

L'AVIRON BAYONNAIS, CHAMPION DE FRANCE DE RUGBY, A ÉTÉ BATTU LE 21 DÉCEMBRE, A DAX, PAR 3 POINTS (1 ESSAI, FARGUES) A 0, PAR L'UNION SPORTIVE DACQUOISE.

L'ÉQUIPE DU Q. G. DE LA 4me DIVISION DE CAVALERIE, UN DES MEILLEURS TEAMS D'ASSOCIATION DE L'ARMÉE DU RHIN, COMMANDÉ PAR JOUBERT D'ANGERS-UNIVERSITÉ-CLUB.

Clichy est à même d'inquiéter le premier, tandis que le second n'a plus à redouter de défaite que du C. A. P., qui, cependant, par suite de débuts de saison difficiles, ne peut pas espérer lui ravir la première place.

Parmi les dix clubs qui formeront la saison prochaine la série de promotion, on peut désigner dès maintenant, la Bienfaisance, Choisy, l'A. S. F., la J. A. O., Raincy-Sport., le Standard, le P. U. C. et le Stade. Voici d'ailleurs le classement des clubs parisiens de 1re série au 1er janvier : Poule 1 : 1. Racing, 20 pts; 2. Clichy, 17; 3. Levallois, 16 4. Vitry, 14; 5. Olympique, 13; 6. Raincy Sports. 10; 7. J. A. O., 8; 8. A. S. F., 6; 9. Choisy, 4; 10, Bienfaisance, 2.

Poule 2 : 1. Red Star, 20 pts; 2. C. A. P., 14; 3. Légion, 14; 4. Gallia et Générale, 13; 6. Club Français, 12; 7. Suisses, 10; 8. Stade, 6; 9. P. U C., 5; 10. Standard, 1.

Résultats techniques.

·℟ 7 décembre, Paris. — J. A. St-Ouen bat Légion St-Michel par 2 à 0. U. S. A. Clichy bat Etoile Deux Lacs par 4 à 1.

·℟ 14 décembre, Paris. — Red Star bat C. A. S. G. par 6 à 2. F. E. C. Levallois bat J. A. S.-Ouen par 5 à 2.

·℟ 22 décembre, Paris. — F. E. C. Levallois bat S. C. Choisy par 4 à 1. Raincy-Sports bat A. S. Française par 3 à 2. Club Français bat C. A. S. G. par 5 à 4. C. A. Paris et Légion St-Michel 1 à 1. Calais : R. C. Calais bat Stads Roubaisien par 4 à 2. Roubaix : R. C. Roubaix et E. S. Boulonnais 2 à 2.

·℟ 25 décembre, Paris. — Possibles battent Probables par 4 à 0.

·℟ 28 décembre, Paris. — C. A. P. bat C. A. S. G. par 3 à 1. Red Star Club bat Club Français par 5 à 2. Légion St-Michel bat U. S. Suisse par 3 à 1.

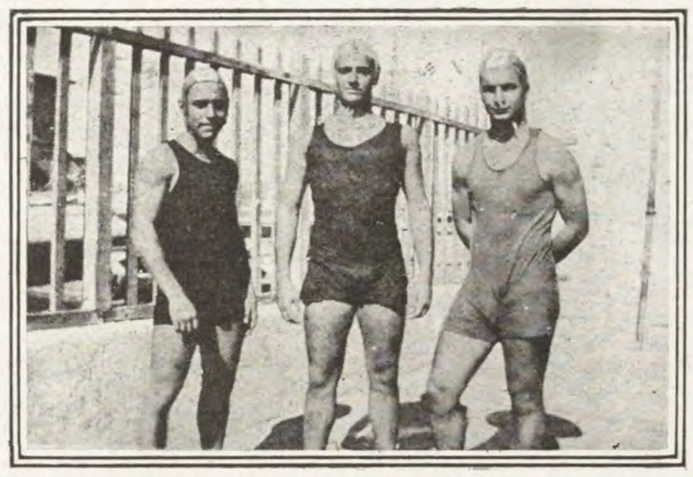
NATATION

LA COUPE DE NOËL

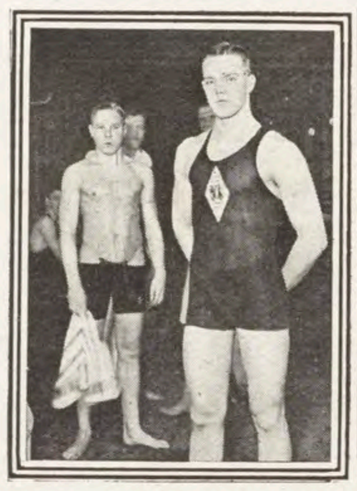
Cette fois encore ce fut un triomphe. Moébs qui a su attacher son nom et sa parfaite connaissance organisatrice à cette épreuve, a démontré encore une fois aux Parisiens que la température était quantité négligeable. Le fait est que des hommes comme ce jeune Belge de Sonnay sont venus au monde avec une idée fixe : l'étonner. Et le jeune de Sonnay nous étonna. Voilà un gaillard à sang chaud qui trouve moyen de courir la coupe, de se classer septième et de participer ensuite à un concours de plongeons — où il était seul et unique concurrent, — du haut du pont Alexandre. Et tandis que des milliers de spectateurs emmitouflés de pelisses, chandails, pardessus et autres combinaisons calorifiantes, regardaient ébahis ce phénomène; lui, le phénomène, plongeait dans l'eau glacée, en ressortait avec le sourire et continua cet exercice pendant un bon quart d'heure.

Avouez que Moébs avait bien découvert le numéro à sensation capable de réchauffer les *réveillonnistes* refroidis. Tellement, qu'un gros Monsieur que je possédais à mes côtés depuis le début de l'épreuve m'affirma qu'il partait de ce pas à Deauville pour y organiser une grande « season » d'hiver...

En dernière heure j'apprends de source officielle que les deux grands sportmen français : Paul Souday et Louis Latzarus, gagnés par la démonstration du jeune de Sonnay, viennent d'informer leurs millions de lecteurs que, dorénavant, eux, Paul Souday et Louis Latzarus, ne prendraient plus que des tubs et des boissons froides...



TROIS DES VAINQUEURS DES CHAMPIONNATS D'EGYPTE DE NATATION. DE GAUCHE A DROITE : C. LOVERDO, D. VASSILOPOULOS, CHAMPION OFFICIEL D'ÉGYPTE, ET MAVRIDÈS.



LE SUÉDOIS THORENNING, RECORDMAN DU MONDE DES 400 M. BRASSE EN 6'24"2/5.

SOMMER, RECORDMAN DES 200 ET 400 M. BRASSE EN 3 M. 14 S. 45, ET 7 M. 1 S.

TOULON VA BIENTOT POSSÉDER UN GRAND PARC DES SPORTS, GRACE A LA GÉNÉROSITÉ DU CHANTEUR POPULAIRE MAYOL, QUI EN ASSURE TOUS LES FRAIS DE CONSTRUCTION.

VIDAL, LE GAGNANT DU CROSS-COUNTRY ORGANISÉ PAR LA CATALANE (6 KM. EN 26' 20").

LE CROSS-COUNTRY COURU LE 7 DÉCEMBRE, A ANTONY, A ÉTÉ GAGNÉ PAR REDINGER.

ARRIVÉE DE BROSSARD, DE L'ÉQUIPE DU C. A. S. G. QUI A GAGNÉ LE CHALLENCE DE LA NÉZIÈRE, COUVRANT LES 8 DERNIERS KIL. DU PARCOURS 27' 44" (TEMPS DES 16 KIL. 55' 28").

L'ÉQUIPE DU CLUB ATHLÉTIQUE DE LA SOCIÉTÉ GÉNÉRALE QUI A GAGNÉ LE CHALLENGE DE LA NÉZIÈRE, COURU LE 28 DÉCEMBRE A SAINT-CLOUD (16 KILOMÈTRES RELAIS),

La course fut sans histoire. De midi à 15 heures le fleuve fut libre de toute navigation. A 15 heures, une théorie de péniches surgit de l'horizon qui conduit à Rouen. Et les péniches, faiblement remorquées par un remorqueur poussif, défilèrent lentement... Elles défilèrent ainsi de 15 heures à 15 h. 30, fières de contenir en leurs flancs les mazouts et autres anthracites...

Enfin, la musique joua, puis le canon tonna, et Moébs, la barbe au vent, d'un geste, d'un seul, à la César, précipita dans l'eau les quinze ou seize concurrents...

Ave Cœsar, morituri te salutant... me dit Mme Gouraud, d'un air très théâtral. cependant que Pouilley, à l'instar du malin Meister, s'en venait d'un crawl saccadé d'après une trajectoire que lui enseigna l'année dernière l'éternel vainqueur de la coupe.

Le Tourquennois Padoud s'en fut en compagnie de Mlle Wurtz par le chemin des écoliers...

Dommage, car Padoud était le principal et plus dangereux adversaire du recordman de France.

Sur le poteau, — en l'occurrence représenté par une échelle, — Nivet, professeur ès nages, régla le toujours jeune Gaston Bonnet.

Or donc, Pouilley gagna la coupe, suivi de Nivet et de Bonnet. Photographes! Cinéma! Bouquets! Félicitations! puis, naturellement, un grand coup de *sang impur*, comme disait mon chef de musique au 4e zouaves.

Remarqué sur la deuxième arche du pont, l'athlète Paoli, beau comme un guerrier antique, semblant un Dieu posté sur l'Olympe. — Henry Decoin.

(Voir pages 46-47, la Coupe de Noël).

VRAIS FRANÇAIS ET AUTRES

Le dernier Congrès de Natation a décidé de n'autoriser la participation des épreuves nationales qu'aux seuls nageurs français — Ce nouveau statut est évidemment très régulier et je suis d'accord avec ces Messieurs du Congrès — Seulement, comme dans toutes règles qui se respectent, il doit y avoir des exceptions — Qu'une équipe de Water-Polo dispute le Championnat de France avec des équipiers belges, je trouve cela profondément ridicule; mais ce qui est encore plus profondément ridicule, c'est de considérer comme étrangers des hommes comme Bangerter, Suisse engagé volontaire dans l'armée française, qui trouva le moyen de se faire casser la figure pendant quatre années en compagnie de la glorieuse Légion étrangère; comme Sommer, champion de France et des Jeux Interalliés, Suisse, engagé volontaire dans l'armée française, titulaire de quatre blessures et de quatre citations!

Si ces deux hommes-là qui ont donné de leur sang à la France militaire ne peuvent donner de leurs muscles à la France sportive, c'est que les dirigeants de la Natation en France ne savent pas ce que signifie le mot Patrie...

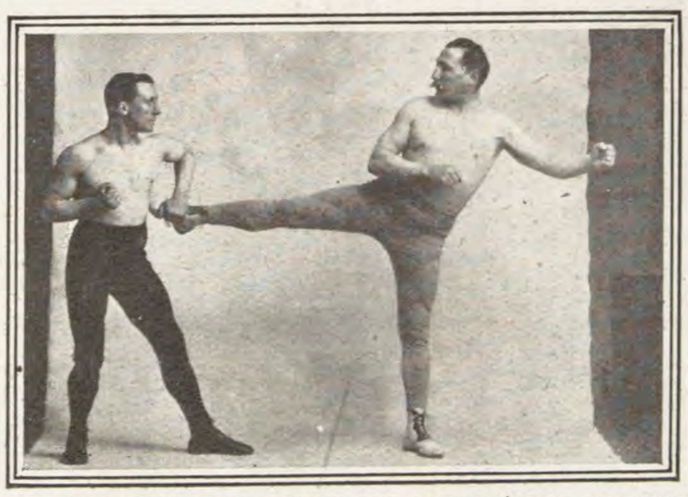
Je connais pour ma part certains sportifs français auxquels on devrait défendre l'accès des terrains de sports ... Et ceux-là, pourtant, sont bien Français!

Allons, Messieurs les bureaucrates, faites un effort! Croyez-moi, les hommes qui ont mis leurs pieds dans les tranchées qui défendaient la France de la mer du Nord aux Vosges, ont bien mérité de la France sportive.

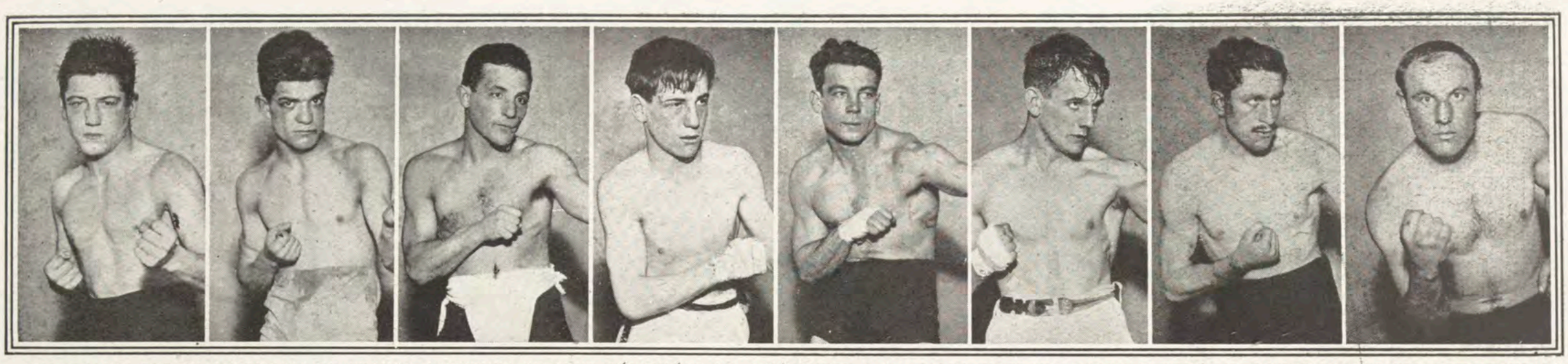
Demandez donc au Président de l'U. S. F. S. A, l'ex-capitaine Gaston Vidal, ce qu'il en pense...

Résultats techniques.

·℟ 25 décembre 19. — Coupe de Noël. 1er Pouilley 1' 53" 4/5, 2 Nivet 1' 54" 4/5, 3 Bonnet 1' 57" 2/5.



LE PROFESSEUR CHARLEMONT QUI A FORMÉ DES MILLIERS D'ÉLÈVES, A ROUVERT LES SALLES DE CULTURE PHYSIQUE DE L'ACADÉMIE DE BOXE FRANÇAISE, SI REPUTÉE.



LES FINALES DES CHAMPIONNATS DE FRANCE AMATEURS SE SONT DÉROULÉES LE 4 DÉCEMBRE A LA SALLE WAGRAM. TOUS LES COMBATS FURENT EXCELLENTS, LES COMBATS DISPUTÉS AVEC ARDEUR, SI PAS TOUJOURS AVEC SCIENCE. LES NOUVEAUX CHAMPIONS SONT POUR LA CATÉGORIE POIDS MOUCHES : GALLEY (1); POIDS COQS : HUGUES (2); POIDS PLUMES : GENTREAU (3); POIDS LÉGERS : GRÉGOIRE (4); POIDS MI-MOYENS : TENDERO (5); POIDS MOYENS : HOSCOLLE (6); POIDS MI-LOURDS : DERANCY (7); POIDS LOURDS : PIOCHELLE (8).

COURSE À PIED

(Voir pages 10-11, la Préparation olympique.)

Résultats Techniques.

•℄ 7 décembre, Paris. — La Dernière Foulée : 1er Redinger, 2e Carcel ; 3e Desgouttes.
•℄ 28 décembre, Paris-St-Cloud. — Challenge de La Nézière. Classement individuel : 1er Brossard ; 2e Guillemot ; 3e G. Heuet. Classement par équipes : 1er C. A. S. G. ; 2e Stade Français ; 3e U. S. Neuilly.

BOXE

CHAMPIONS DU MONDE

Une fois de plus, les journaux sont remplis d'informations concernant le championnat du monde. Nous en sommes fort satisfaits puisque l'un des nôtres est en jeu. Mais ne trouvez-vous pas exagéré cet engouement qui se manifeste uniquement lorsqu'il s'agit de poids lourds, alors que nul ne songe à accorder une importance aussi grande à la mise en compétition du titre des poids moyens, légers ou coqs ? Et le premier à nous donner raison sera sans nul doute Georges Carpentier lui-même. Il vous dira lui-même qu'il ne posséderait pas le quart de sa science s'il n'avait jamais boxé que comme poids lourd. Ce qui fait sa force et ce qui l'avantage sur tous les autres boxeurs, c'est d'être passé par toutes les catégories depuis celle des poids mouches.

Un combat de poids lourds est généralement, pour ne pas dire toujours, moins intéressant, moins animé qu'une rencontre d'athlètes plus légers et pourtant plus mobiles, plus ardents, plus scientifiques. Alors pourquoi réserver tout l'intérêt au seul championnat des « heavyweight » ? Pourquoi, lorsqu'on parle d'un championnat du monde de boxe, ne songe-t-on qu'à celui des poids lourds ?

Ne croyez-vous pas que le jour où Ledoux rencontrera Pete Herman pour le titre mondial des poids coqs, nous n'assisterons pas à un combat plus palpitant que celui de Carpentier contre Beckett ? Notre champion national nous a tellement habitués à des cavaliers seuls que quand il lui faut neuf rounds pour abattre un adversaire, tel Dick Smith, nous le considérons en déclin. Et c'est pourquoi nous ne croyons pas que même Jack Dempsey puisse lui échapper. L'intérêt est patriotique, mais pas sportif ; le doute est minime sur l'issue du match. On se demande seulement en combien de rounds Carpentier gagnera, car sa virtuosité fait de lui un homme incomparable, *devenu* poids lourd et qui fait exception parmi les poids lourds.

Avec Ledoux et Pete Herman un point d'interrogation angoissant se posera, et pourtant nous connaissons la valeur extraordinaire de Ledoux. Mais dans sa catégorie, il y a de vrais champions. On ne peut faire le vide aussi aisément. Nous sommes tous d'accord, n'est-ce pas ? Alors pourquoi réserver toutes les fleurs aux « gros » et paraître se désintéresser des « petits » qui nous passionnent autrement. Est-ce leur faute s'ils ne pèsent que 55 ou 60 kilos ? Soyons justes et surtout francs vis-à-vis de nous-mêmes ; donc « vivent les petits poids », sans essayer un calembour d'ailleurs peu drôle. — Jacques Mortane.

Information.

Le professeur Charlemont, le champion de la boxe française, directeur de l'Académie de boxe et d'éducation physique bien connue, continue à être l'apôtre du sport qu'on peut pratiquer en amateur sans craindre les horions et les yeux au beurre noir. Il a formé plusieurs milliers d'élèves, hommes ou femmes, petits garçons ou fillettes et tous ont compris l'intérêt de cette instruction sportive. La boxe française restera toujours la base de la santé.

Résultats techniques.

•℄ 3 décembre, Paris, Salle Wagram. — Finales championnats de France amateurs, Poids coqs Galley ; poids plumes Gentreau ; poids légers Grégoire ; poids mi-moyens Tendero ; poids moyens Hoscolle ; poids mi-lourds Derancy ; poids lourds Piochelle.
•℄ 4 décembre, Londres. — Carpentier bat Joe Beckett par k. o. au 1er round (74 sec.)
•℄ 5 décembre, Paris, Nouveau Cirque. — Juliard bat Corbiaux aux points en 12 rounds.
•℄ 7 décembre, New-York. — Jimmy Wilde est surclassé par Young Sarky en 10 rounds sans décision.
•℄ 10 décembre, Paris, Salle Wagram. — De Paus bat Paul Hams par k. o. au 14e round.
•℄ 13 décembre, Paris, Cirque de Paris. — Ledoux bat Walter Ross qui abandonne au 13e round.
•℄ 23 décembre, Bordeaux. — Juliard, champion de France poids mouches, et Routis font match nul.
•℄ 24 décembre, Cirque de Paris. — Championnat d'Europe poids plumes. Louis de Ponthieu bat Tancy Lee par k. o. au 17e round. Germain bat Marcel Denis aux points en 10 rounds. Wyns bat Mac Carthy par k. o. au 2e round.
•℄ 26 décembre, Paris, Nouveau Cirque. — Dastillon bat Quenesson par k. o. au 3e round. — Londres, Griffiths bat Francis Charles par k. o. au 3e round. Kid Lewis bat Mat Wells par k. o. au 2e round. Pal Moore bat Criqui, abandon au 14e round. (Voir dans notre précédent numéro les détails sur le match Carpentier-Joe Beckett.)

AVIRON

L'AVENIR

Les Sociétés d'aviron peuvent être comprises parmi les victimes de la tourmente. Sans compter les clubs des départements envahis, dont les garages ont été saccagés, les embarcations pillées, brisées ou brûlées, combien de Sociétés de l'intérieur ont souffert au point qu'elles se demandent comment, après le désastre dont elles ont été les victimes, par un arrêt de plus de cinq années, elles pourront se relever et vivre ?

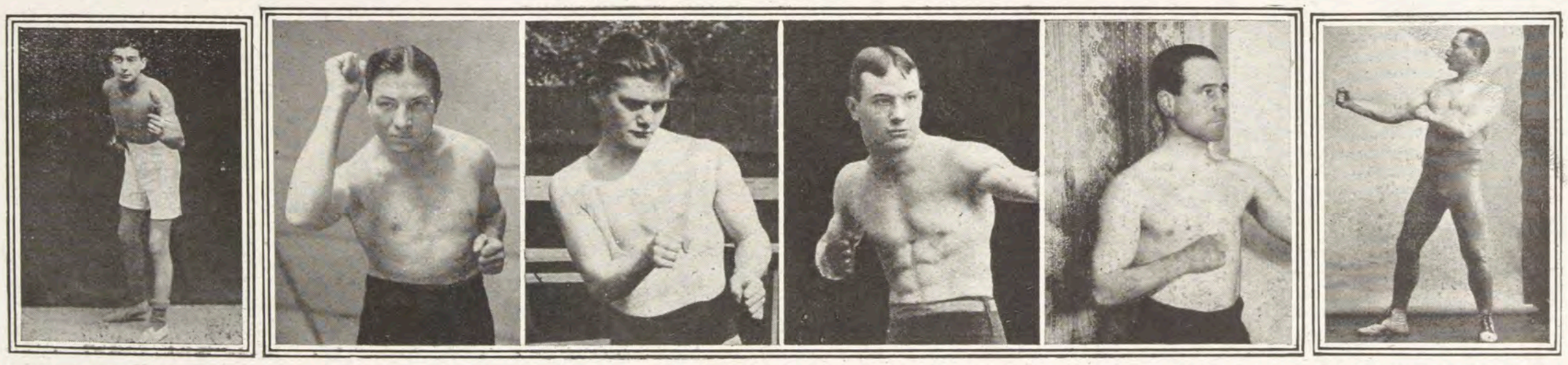
Des milliers de leurs membres ont de glorieuses mutilations qui leur interdisent de reprendre, de continuer leur carrière de rameur. Il en est parmi les anciens à qui ce long éloignement des garages en a fait perdre le chemin. Enfin, il va falloir former des débutants, des nouveaux ; les recruter d'abord.

Les Sociétés nautiques se sont endettées ; leurs membres ont été réduits par la mort ou par d'autres causes, et leur matériel, très coûteux, a vieilli, s'est usé, au service de la préparation des jeunes conscrits.

A présent, il faut reprendre la maison par les fondations ; appeler à soi les ouvriers et, pour cela, faire savoir qu'on existe encore. Il faut intéresser le public, les jeunes athlètes, aux exercices d'un sport qu'on s'accorde unanimement à ranger parmi les meilleurs, les plus sains, les mieux combinés pour donner à la jeunesse force, santé, courage, tout en l'éloignant des plaisirs grossiers et dangereux, pour l'individu.

Il faut faire quelque chose, mais quoi ? On se l'est souvent demandé, avant la fin des hostilités. Ce qu'il faut c'est, aussi vite, le plus vite possible, du nouveau, sans cependant chercher midi à quatorze heures. Ce à quoi on assistait avant le cataclysme, était du déjà vu, trop souvent vu. L'ennui naît de l'uniformité. Quand on a ennuyé le public, on ne le revoit plus. L'effet n'est pas moindre sur les rameurs auxquels on ne sait rien demander que toujours la même chose : s'entraîner, lutter, sur un parcours toujours le même.

Quelques rowingmen parmi les jeunes, réagissant contre une sorte d'apathie qui a fait perdre une bonne partie de l'année 1919, au cours de laquelle les rameurs n'ont disputé aucun championnat, et qui risquerait de compromettre la saison de 1920, se sont pris à examiner la situation, avec le ferme désir de travailler à son amélioration, en procédant, sans idées préconçues, sans aucun parti pris ; et ils ont déjà mis sur pieds un certain nombre de projets dont quelques-uns sont



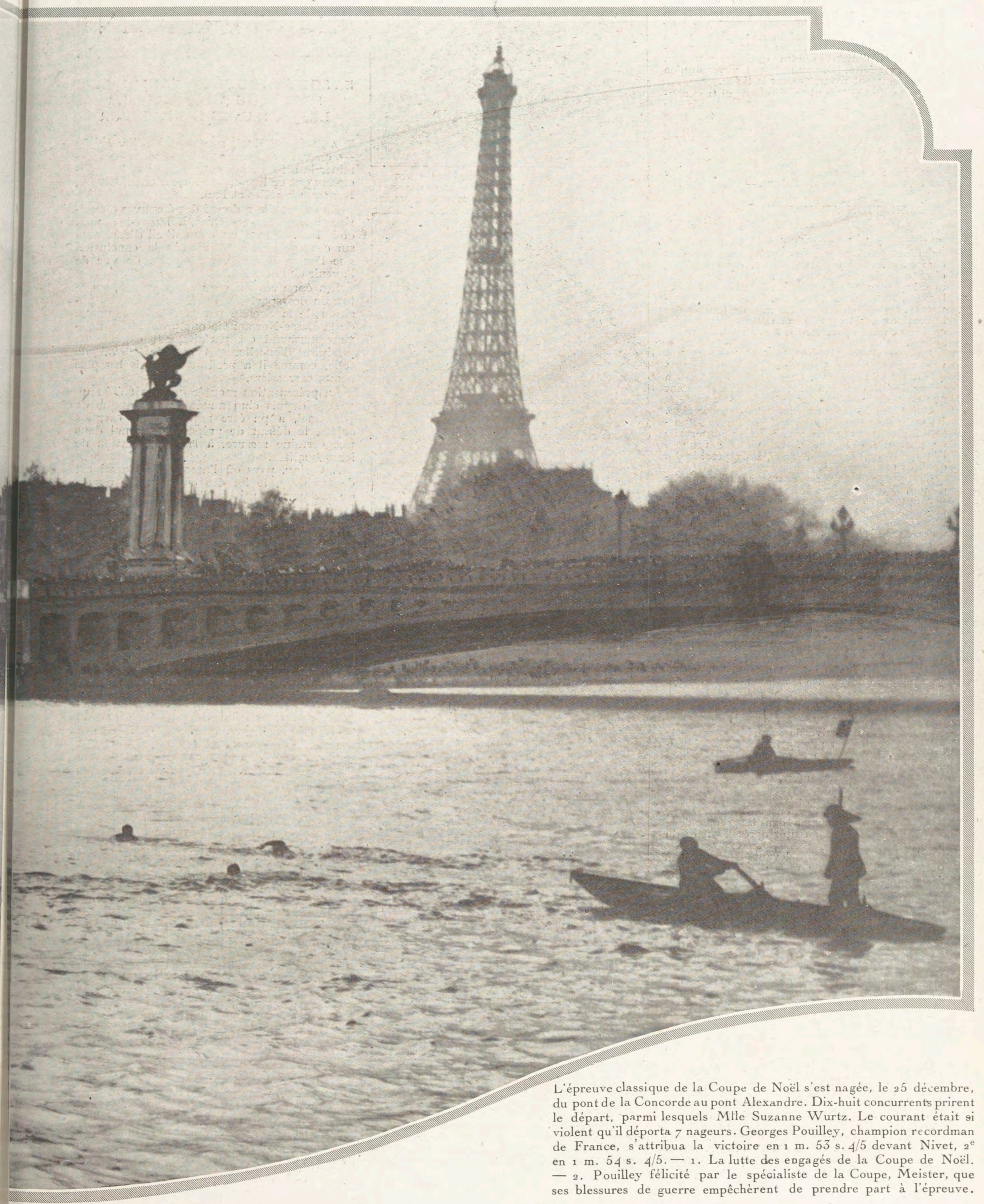
PAUL FRITSCH, CHAMPION AMATEUR DE BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ ET D'ALSACE.

DEUX CHAMPIONNATS D'EUROPE SE SONT DISPUTÉS A PARIS DANS LE COURANT DE DÉCEMBRE. LE 13, POUR LE TITRE DES POIDS COQS : CH. LEDOUX (1), FORÇAIT WALTER ROSS (2) A ABANDONNER APRÈS 13 ROUNDS D'UN COMBAT MERVEILLEUX. LE 24, DE PONTHIEU KNOCK-OUTAIT TANCY LEE AU 17e ROUND ET DEVENAIT CHAMPION D'EUROPE POIDS PLUMES.

CHARLEMONT A REPRIS LA DIRECTION DE L'ACADÉMIE DE BOXE BIEN CONNUE.

LE CHAMPION DE FRANCE POUILLEY

GAGNE LA COUPE DE NOËL



L'épreuve classique de la Coupe de Noël s'est nagée, le 25 décembre, du pont de la Concorde au pont Alexandre. Dix-huit concurrents prirent le départ, parmi lesquels Mlle Suzanne Wurtz. Le courant était si violent qu'il déporta 7 nageurs. Georges Pouilley, champion recordman de France, s'attribua la victoire en 1 m. 53 s. 4/5 devant Nivet, 2e en 1 m. 54 s. 4/5. — 1. La lutte des engagés de la Coupe de Noël. — 2. Pouilley félicité par le spécialiste de la Coupe, Meister, que ses blessures de guerre empêchèrent de prendre part à l'épreuve.

fort intéressants et dont plusieurs ont été déjà réalisés.

Dire qu'ils sont tous absolument nouveaux, serait commettre une erreur de souvenir. Il en est qui marquent incontestablement un retour dans le sens d'un passé abandonné ; mais pourquoi ne les reprendrait-on pas, au moins temporairement, s'ils doivent rendre quelques services. Allusion est faite, ici, aux courses à virages qu'on a vu récemment reparaître sur la Seine.

D'autres, sans être ni trop anciens ni trop nouveaux, constituent des moyens d'émulation, de comparaison et d'encouragement, une façon de tenir les uns et les autres, les forts, les moyens, les faibles et les vétérans, en haleine. Parmi ces projets se placent les handicaps, épreuves délicates, qui exigent de la compétence et de l'impartialité, d'un côté ; un bon esprit de camaraderie, voire un brin de discipline, de l'autre. — E. Toulot.

PRÉPARATION AU MATCH OXFORD-CAMBRIDGE.

On sait qu'à la rentrée des classes, au mois d'octobre, les collèges des universités anglaises composent, dans chacune d'elles, deux équipes, dites d'essai, à huit rameurs, que l'on entraîne avec le plus grand soin jusqu'au début de décembre lorsque ces équipes disputent, dans chaque université, un match entre elles afin de fournir des indications sur les meilleurs rameurs parmi lesquels on choisira pour former les équipes du match annuel.

En cours d'entraînement, les équipiers sont souvent remplacés par d'autres désignés par le Président ou le Secrétaire, ou changés de place ou même d'embarcation, de façon à équilibrer autant que possible la valeur des deux équipes.

Oxford a fait disputer le match le 30 novembre. La lutte fut des plus sévères, les équipes se passant à plusieurs reprises, sans jamais un intervalle de plus d'une longueur. La victoire resta à l'équipe B dont le chef de nage, Ellis, possède des qualités remarquables.

Cambridge a fait rencontrer ses deux huits d'essai, le 3 décembre, à Ely. Ils étaient montés par des athlètes puissants. Six de ces rameurs universitaires pèsent plus de 83 kilos ; l'un d'eux dépasse même 86 kilos ; des autres, aucun n'a un poids inférieur à 76 kilos.

La course fut d'autant plus dure que la rivière étant en crue, le courant était d'une terrible violence, très mauvaise condition pour un parcours à la remonte. De plus, un vent très fort et presque debout, opposait encore une force appréciable aux matcheurs. L'équipe Barrett eut, par le sort, le bord abrité et cela suffit pour lui donner la victoire. Elle battit, par deux longueurs et demie, en 15 m. 55 s., l'équipe de Lawson Johnson.

Et maintenant, c'est au retour des vacances du Jour de l'An que seront formées les équipes du match à courir la veille des Rameaux. L'entraînement définitif commence le mercredi des Cendres.

LES OLYMPIQUES EN 1920

Le moment est arrivé de se préoccuper de la participation du rowing français aux Olympiques de Bruxelles, en 1920, si l'on veut y faire bonne figure. On peut être certain que nos voisins affiliés à la Fédération Internationale des Sociétés d'Aviron s'appliqueront à y présenter des rameurs et des équipes de classe, parfaitement entraînés.

Dès à présent, nous devrions, en France, songer à la sélection qui s'imposera dans les groupes de la Fédération française aussitôt après les fêtes du premier de l'an.

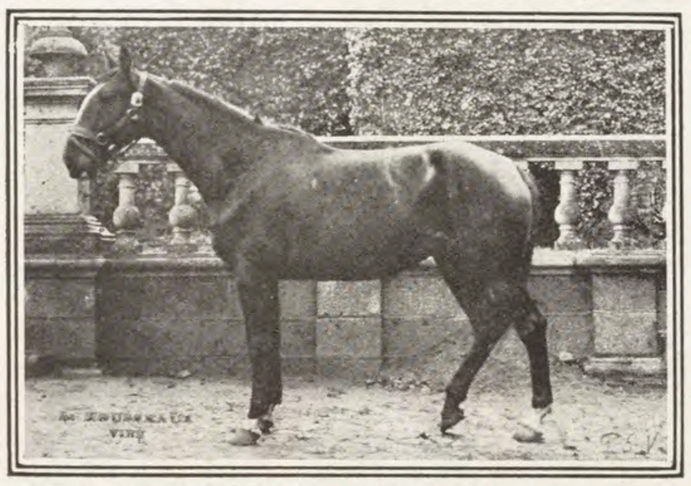
Les Régates Olympiques devant être disputées à Bruxelles, au milieu du mois d'août, l'entraînement intensif des équipes, constituées après la sélection, devra commencer fin juin commencement de juillet, à la condition que les rameurs désignés ne soient déjà astreint à une préparation spéciale de plus d'un mois.

Rien d'officiel n'étant encore annoncé, le Rowing-Club de Paris a formé un quatre composé de rameurs de premier ordre ayant déjà couru ensemble : Métais, de Molènes, Touvet, Barrelet et Baudechon. Ce quatre pourra, tout au moins, servir d'étalon, ou de point de comparaison, pour la prise définitive d'une décision de la F. F.

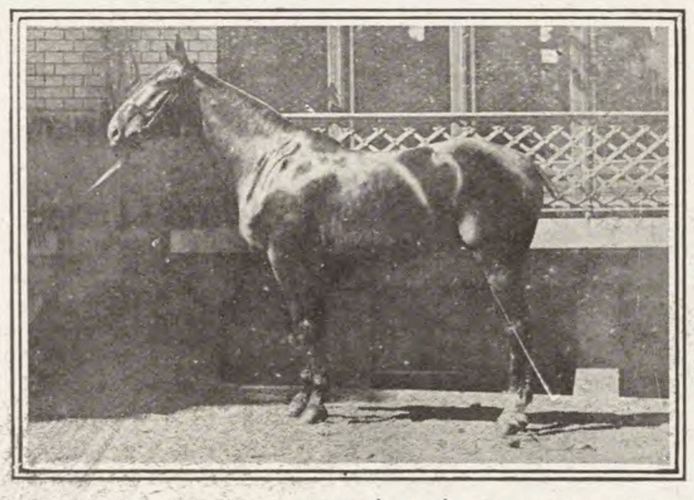
En ce qui concerne l'équipe à huit, celle dont la victoire procure le plus de gloire, parce qu'elle a exigé plus de peine, on n'arrivera à en former une bonne, ayant des chances de succès, qu'en puisant dans les huit groupes, en en prenant les éléments parmi les « fines pelles » des Sociétés françaises, parisiennes et provinciales.

Avec les subventions promises, la Fédération française d'aviron aura certainement la possibilité de préparer une bonne représentation aux Olympiques de Bruxelles, puisqu'il ne paraît pas douteux que les Championnats d'Europe, dont le tour d'organisation revient à la France, seront reportés à 1921.

LE SHAH DE PERSE GRAND AMATEUR DE SPORT HIPPIQUE ET M. DUBOS DE LA SOCIÉTÉ DES STEEPLE-CHASES DE FRANCE ASSISTAIENT AUX DERNIÈRES COURSES D'AUTEUIL.



ORFILA, JUMENT BAI FONCÉ, AGÉE DE 5 ANS, APPARTENANT AU Ct LEHUJEUR, A REMPORTÉ LES PREMIERS PRIX AUX CONCOURS DU CHEVAL DE GUERRE DE DEAUVILLE, CAEN.



TAPAGEUR, CHEVAL BAI BRULÉ, AGÉ DE 9 ANS, APPARTENANT AU CAPITAINE COSTA, DE FONTAINEBLEAU, CLASSÉ 1er DANS L'ÉPREUVE D'EXTÉRIEUR DE PARAY-LE-MONIAL.

LE DÉPART D'UNE DES COURSES DISPUTÉES LE 9 NOVEMBRE, A L'HIPPODROME DE SAINT-EUGÈNE D'ORAN. CE MEETING ÉTAIT ORGANISÉ AU PROFIT DES VEUVES ET ORPHELINS.

LE GRAND ENTRAINEUR HIPPIQUE AUSTRALIEN RICHARD WOOTTON DONNE DES LEÇONS D'ÉQUITATION A SON JEUNE FILS DICK, DONT IL VEUT FAIRE UNE FINE CRAVACHE.

ÉQUITATION

LA SOCIÉTÉ DU CHEVAL DE GUERRE S'ATTACHE A DÉVELOPPER LES ÉPREUVES D'EXTÉRIEUR

La Société d'Encouragement à l'élevage du cheval de guerre français vient de terminer la série de ses concours, dont les principaux ont eu lieu cette année à Caen, Corlay, Nantes, Charolles et Pau.

En outre, elle a donné des épreuves d'extérieur à Bagnoles-de-l'Orne, à Paray-le-Monial et à Pau. Jetons un coup d'œil d'ensemble sur ces opérations et voyons la conclusion que l'on peut en tirer au point de vue de l'avenir de notre élevage.

Les épreuves du concours de Caen, sur le terrain des sports, à Venoix, mis à la disposition de la Société par la Société hippique de la Basse-Normandie ont prouvé que l'éleveur normand est parfaitement capable de produire d'excellents types de cheval de selle, comme il a produit autrefois les plus beaux carrossiers.

La présentation montée qui avait été supprimée depuis cinq années, par manque de personnel, a pu être reprise. Chez certains sujets, le défaut de préparation a nui dans une certaine mesure, à la manifestation de leurs qualités.

A Corlay, pays où l'amour du cheval est de tradition, le lot des chevaux fut remarquable par son caractère d'homogénéité : type bien établi, osseux, étoffé, membres trapus et nets, poitrine profonde et du sang. L'étude des pedigrées a montré de multiples courants de sang pur qui sont, par excellence, les agents améliorateurs des races de selle sans que cette qualité ait nui en quoi que ce soit à la masse.

Pour le concours de Nantes qui réunissait les chevaux de la Basse-Bretagne et de la Vendée, il faut souhaiter le relèvement des allocations et des primes. Il importe d'offrir à l'éleveur un prix suffisant, variable suivant les circonstances et non pas fixe et immuable.

Des sujets importants bien proportionnés, remarquables par la puissance de leur ossature ont été présentés et, de l'ensemble, se dégageait une impression de puissance par la solidité de l'ossature.

Dans le concours de Charolles, réservé aux produits des départements dépendant des dépôts de Cleroy, Besançon, Rozières, Annecy, Pompadour, Aurillac, les sujets les plus remarquables ont été, sans conteste, ceux de Saône-et-Loire. Plus particulièrement dans les parties ouest et sud de ce département, on trouve des chevaux de type selle, robuste, distingué, suivi. La prophétie du marquis de Mornay disant un jour : « Le charollais doit devenir l'Irlande de la France », est en voie de réalisation, cela, grâce à la qualité du sol, au maintien d'une excellente jumenterie, et à la recherche du sang pur.

Bien qu'organisée hâtivement, l'épreuve d'extérieur de Paray-le-Monial a obtenu le plus grand succès. Pour la Société du cheval de guerre, on ne saurait trop insister sur l'importance de ces épreuves d'extérieur qui constituent l'unique critérium de la qualité et des aptitudes du bon cheval de selle. Appropriées au service qu'on attend des chevaux, elles constituent un moyen certain de juger les animaux et sont la base même du marché de chevaux de selle qu'il importe de développer en France.

Le concours de Pau réservé aux trois ans anglo-arabe, réunissait soixante-quinze inscriptions, réparties sur les poids légers et poids moyens.

L'épreuve d'extérieur eut lieu dans les landes de Serres. Empruntant en partie le parcours des steeples de la Société du Trotting

SOCIÉTÉ
DES
Aéroplanes H. et M. FARMAN

AVIONS DE GUERRE, DE TOURISME
HYDRAVIONS, MOTEURS D'AVIATION

Promenades, excursions, tourisme et voyages aériens sur appareils FARMAN, biplaces, triplaces, 4 places et 12 places.

Départ de l'Aérodrome Farman à Toussus-le-Noble (près de Versailles)
pour promenades au-dessus des environs de Paris

Vols au-dessus de la Vallée de Chevreuse,
Saint - Germain, Vallée de la Loire.

Visite aux champs de bataille et aux régions dévastées

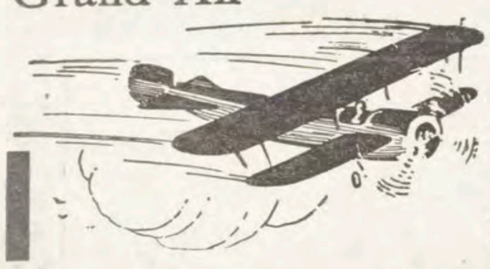
DÉPARTS SUR DEMANDE POUR :
LONDRES, BRUXELLES, BORDEAUX, CHERBOURG, etc.

S'adresser aux principales agences :

COOK, 1, place de l'Opéra, Paris ;
AMERICAN EXPRESS, 11, rue Scribe, Paris ;
CURRIE, 10, rue Auber, Paris,
et à la **Maison FARMAN**, 167, rue de Silly, Billancourt (Seine).

Téléphone : AUTEUIL 09-98 09-99

La Vie au Grand Air



LE

Carburateur ZÉNITH

a permis d'atteindre

les plus grandes vitesses enregistrées à ce jour

Dans l'Air :

285 km. 600 à l'heure

par de Romanet, sur avion Nieuport, à Villacoublay, le 24 octobre 1919.

Sur Terre :

242 km. à l'heure

sur la piste d'Ormond-Beach, par de Palma, sur voiture Packard, en mars 1919.

Le Carburateur ZÉNITH possède donc

deux records mondiaux de vitesse

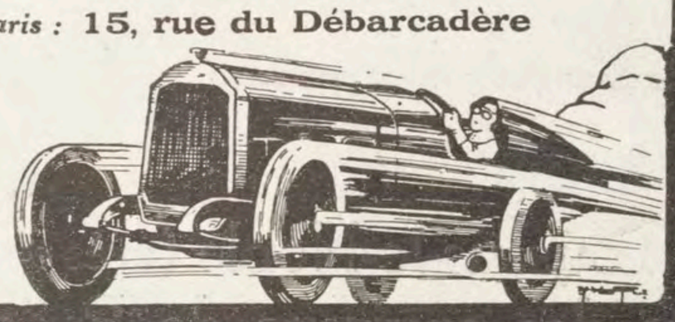
Société du Carburateur ZÉNITH

Siège social et Usines : **51, chemin Feuillat, LYON**

Maison à Paris : **15, rue du Débarcadère**

Usines et Succursales :

Paris, Londres, Milan, Turin, New-York, Détroit, Chicago, Genève.



RADIATEURS POUR AÉROPLANES

de tous systèmes, en toutes quantités

Nous avons une expérience de douze années dans la fabrication des radiateurs, et nous les construisons entièrement nous-mêmes, depuis l'étirage des tubes :: :: jusqu'à l'achèvement du radiateur. :: ::

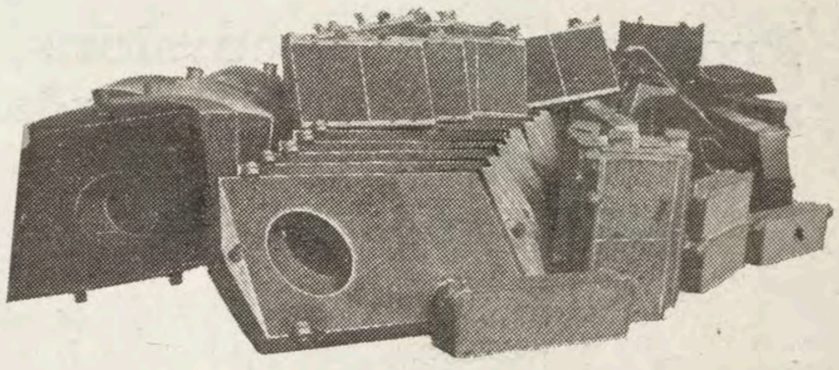
Des méthodes modernes de production et un matériel perfectionné nous permettent d'atteindre une standardisation parfaite. Nous avons été chargés de la fourniture totale du Gouvernement Britannique pour la fabrication et la réparation des radiateurs de moteurs à explosions.

S'adresser, pour les prix et tous renseignements, à :

SERCK RADIATORS, LTD

(Anciennement : la National Aircraft Radiator Factory)

Warwick Road, Greet, Birmingham. ANGLETERRE



" Groupe de radiateurs pour aéroplanes. "

PNEUS D'AUTO

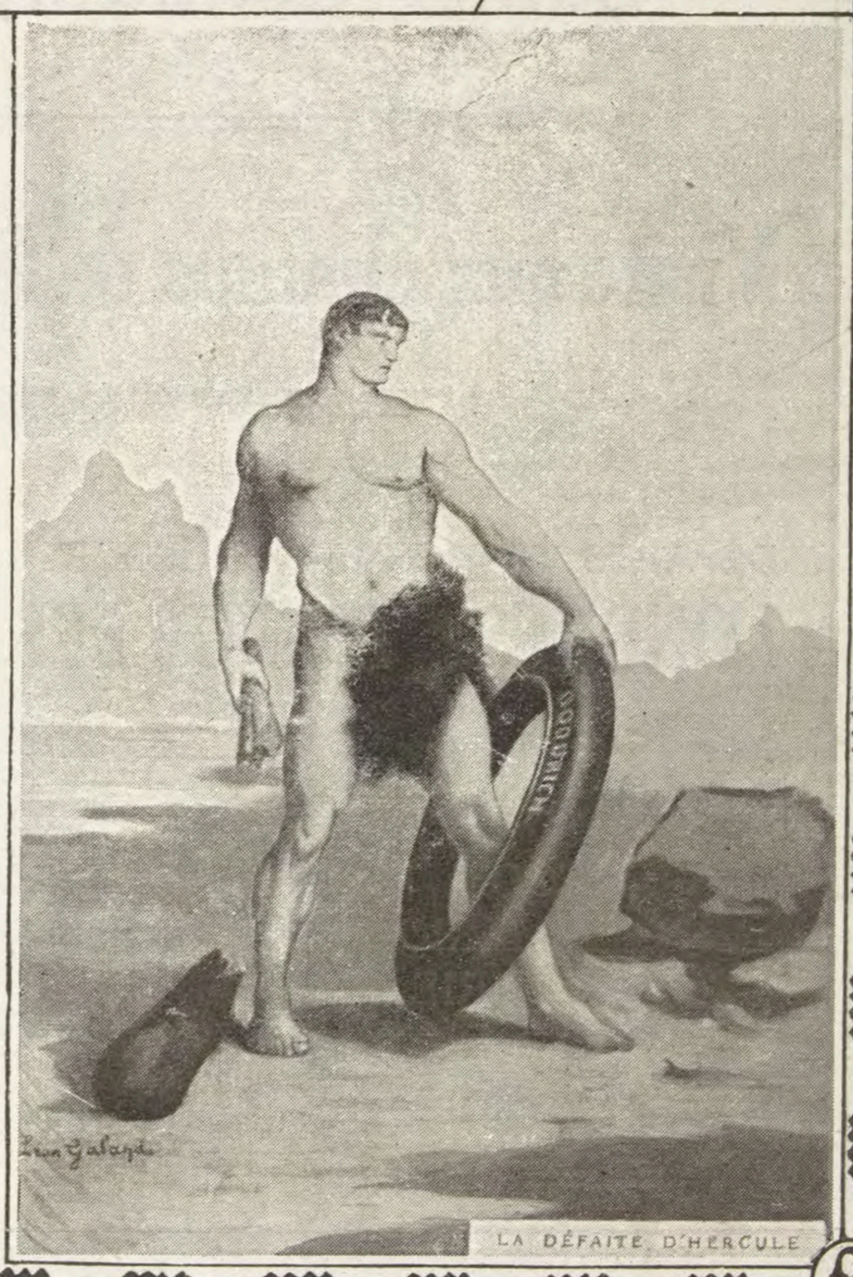
GOODRICH

BANDAGES PLEINS

SON PNEUMATIQUE **SAFETY** EST LE MAITRE DE LA ROUTE

★

SON BANDAGE PLEIN BROIE L'OBSTACLE



ARRIVÉE DU PRIX DELATRE (HAIES 10.000 FR.) 3.100 M., AUTEUIL, 11 DÉCEMBRE. LE ZOTTO, A M. DE PUCHESSE (CHATEAUX), A TRIOMPHÉ AISÉMENT D'ADELIA ET DE THISTLO.

club gallois puis les landes avoisinant la ville de Pau, elle constituait un cross country du plus vif intérêt.

On ne saurait trop féliciter la Société du cheval de guerre du zèle avec lequel elle défend l'élevage du cheval français et de l'orientation pratique de ses efforts. Ces épreuves d'extérieur, réservées aux chevaux de quatre ans et au-dessus, inaugurées jadis à Saumur, ont été développées cette année : elles prendront en 1920 plus d'importance encore. Elles ont attiré un grand nombre d'acheteurs qui n'ont pas hésité à donner de gros prix pour des chevaux qu'ils ont pu juger à l'œuvre en toute connaissance de cause et non pas seulement d'après des qualités présumées par le seul examen du modèle. — E. G. Sée.

ESCRIME

DÉMOCRATISONS L'ESCRIME

Si j'étais seulement un escrimeur passionné au lieu d'être un sportif qui a tâté à tous les sports athlétiques, et qui les pratique encore, avec une âpre jouissance, il m'en coûterait peut-être de reconnaître que l'escrime a singulièrement démérité de son titre de « Sport National » qu'on s'est plu longtemps à lui attribuer ! La bicyclette, puis le football, puis la boxe, l'ont peu à peu détrônée de son piédestal. La guerre semble lui avoir porté un coup fatal, et dont elle ne se relèverait certainement pas si cette vieille coquette n'avait l'âme chevillée au corps ! Elle en a vu bien d'autres !... et nous étonnera avant qu'il soit peu ! On peut dire, en tout cas, que l'escrime est notre sport le plus français, en ce sens qu'elle est le seul dans lequel l'improvisation, l'inspiration du moment, le caprice et la quintessence même de chaque tempérament jouent un rôle prépondérant ! L'exemple de cette dernière saison, hâtivement échafaudée depuis l'armistice, prouve surabondamment que l'escrimeur le plus à court de préparation physique peut encore, par un miracle de volonté, tenir tête, et souvent avec succès, à des adversaires redoutables et entraînés.

Le noble sport des armes est à peu près le seul qui soit resté réservé à une élite purement intellectuelle dans la grande famille sportive... à cause, justement, des prodiges de raisonnement, de subtilité, de psychologie, de ruse, de finesse et même quelquefois d'esprit que l'escrimeur doit dépenser pour diriger, par la pensée, sa pointe victorieuse.

Ces qualités propres, et bien particulières à l'escrime, qui sont sa force, sont sa faiblesse aussi, car il est dommage de les voir déployées par des hommes à qui l'exercice du sport devrait apporter un repos moral absolu, au lieu d'une fatigue nerveuse souvent considérable... Des sports purement brutaux sembleraient mieux convenir, le soir venu, au délassement d'un intellectuel... De fait, une heure d'aviron ou quatre rounds de boxe douchent délicieusement un cerveau que toute une journée de bureau a souvent porté à un paroxysme presque douloureux de surmenage, Dans l'ordre d'idées contraires, un ouvrier qui s'est courbé, tout un après-midi, sur le plus dur travail manuel, devrait trouver dans la pratique des armes le délassement idéal, puisque son cerveau y trouverait son compte, et ferait, lui aussi, dans le même temps que ses jambes et ses bras, une gymnastique échevelée !...

Rien ne s'oppose donc à ce que l'escrime soit largement démocratisée... Ce n'est un secret pour personne que nos salles d'armes se meurent, faute de combattants !... N'hésitons pas à descendre un peu de notre Tour d'Ivoire, et faisons appel à la masse !... Des cours du soir, intelligemment conçus, devraient donner les meilleurs résultats... Leur utilité, pour des jeunes gens de toutes les classes, est incontestable désormais, puisque les examens de préparation au service militaire comprendront maintenant un brevet d'escrimeur classé... Ce brevet n'a pas été créé, que je sache, uniquement pour favoriser les candidats fortunés et désavantager leurs camarades moins heureux !... Qu'on ne dise pas, surtout, que l'escrime est un sport coûteux ! Comparez les prix modestes de nos admirables professeurs d'escrime qui, malgré l'effroyable difficulté de vivre, ont à peine augmenté le tarif de leurs leçons, comparez les prix de nos Salles d'armes avec les prix que vous demandent, actuellement, les Ecoles de culture physique ou de boxe!..

La différence des unes aux autres paierait deux fois le prix du matériel d'escrime, et, cette seule question de dépense une fois réglée, rien ne s'opposerait plus à ce que les armes deviennent un sport qui, sans être strictement populaire, comme le football-association, par exemple, obtiendrait cependant la même popularité que le rugby, dont les finesses et les virtuosités ont réservé la pratique à une multitude intelligente, considérable tout de même !

N'en doutons pas !... L'escrime vivra, au rang des plus vivaces de nos sports athlétiques, si la masse l'accueille, la pratique et la soutient. Elle mourra, au contraire, lamentablement, si nous la gardons jalousement pour nous, et nous nous suiciderons stupidement si nous continuons à faire « bande à part » dans l'irrésistible mouvement de l'athlétisme au-dessus duquel nous planons avec une complaisance complète et terriblement dangereuse. — Joe Bridge.

TENNIS

LE MATCH TENNIS CLUB DE PARIS CONTRE COPENHAGUE

La première rencontre interclubs Paris-Copenhague s'est terminée par la victoire des Danois: 11 matches à 9. L'équipe française fut composée de la façon suivante: Laurentz, Gerbault, Aslangui, Jequelle, remplaçant Vulliemin. Copenhague avait mis en ligne ses meilleurs joueurs, Angersleev, champion du Danemark depuis 7 ans, et qui compte en plus comme performances une victoire sur Bergman et un match très disputé contre Wilding; Fredricksen et Jegner classés tous deux en second, quoique différents totalement comme jeu, le premier un vieux joueur connaissant à fond la tactique, et le second un jeune dont le jeu de filet rappelle beaucoup celui de Brugnon; Waagepetersen, dont le passé est brillant, car il a battu entre autres joueurs connus, l'Allemand Rake, et, comme remplaçant, Larsen.

ARRIVÉE DU PRIX VIOLON II (ST. CH. 10.000 FR.), 4.500 M., AUTEUIL, 4 DÉCEMBRE. YOGHI, A M. DEWEVER (W. HEAD), GAGNE FACILEMENT, PRÉCÉDENT HÉROS XII ET AMPHITRYON.

De l'équipe française, Laurentz fut le plus en forme, gagnant facilement les quatre matches de simple, et les deux doubles, bien secondé par Aslangui. Gerbault s'est également très bien comporté, battant Waagepetersen et Larsen, qui a dû remplacer Jegner les deux derniers jours, et une partie de double, avec son partenaire Lequellec, sur l'équipe Waagepetersen-Larsen. Aslangui a dû s'incliner dans les quatre parties de simple, il continue à jouer très au-dessous de sa forme de 1917, sauf en double où il a très bien tenu sa place. Lequellec a perdu également ses quatre simples, mais il s'est trouvé en face de joueurs nettement supérieurs à lui, à l'exception de Larsen, que dans des meilleures conditions, il aurait pu espérer battre.

Les Danois qui viendront faire le match revanche au Tennis Club de Paris, au mois de février, subiront robablement une défaite, car les Français auront l'appoint, en plus, de Gobert. L'équipe danoise n'est pas encore formée mais Angersleev en sera certainement le joueur nº 1. Il est d'ailleurs nettement le plus fort, malgré un jeu sans apparat, tout de placement et de régularité. Il est assez difficile de le classer vis-à-vis de nos joueurs, mais il serait indiscutablement de première série, peut-être de la force de Samazeuilh.

A signaler la réception enthousiaste que les joueurs français ont reçu à Copenhague, et la sportivité du public danois, qui n'a cessé de les encourager de ses applaudissements. Les deux clubs de courts couverts de Copenhague sont aménagés avec le plus grand confort moderne, et les courts sont supérieurs, comme parquet et comme éclairage. — W. Laurentz.

LE JEU DE LA NOUVELLE CHAMPIONNE DU MOMDE

Les championnats du monde (courts couverts) nous ont permis d'admirer et d'étudier le jeu de plusieurs joueuses anglaises qui sont, sinon les meilleures, du moins parmi les plus fort du Royaume Unis; Miss Holman, Mrs Beamish, Miss Mac-Kane.

A tout seigneur, tout honneur. Etudions le jeu de Miss Holman.

Miss Holman, à première vue, et elle a cela de commun avec beaucoup de joueurs et joueuses anglais, ne fait pas beaucoup d'impression à voir jouer.

Sa force est surtout basée sur sa régularité et sur son jeu de jambes qui est remarquable; il est presque impossible de la prendre en contre-pied et si l'on fait un point, c'est qu'en plus du placement, la balle était vraiment trop rapide, pour qu'elle puisse matériellement y arriver à temps.

Informations.

L'équipe australienne qui rencontre l'équipe anglaise ce mois-ci, pour le Davis Cup est composée de Anderson, Patterson en simple, et de Brookes-Patterson en double. Anderson est le nouvel espoir que les Australiens espèrent voir dépasser tous leurs champions du passé. Il compte entre autres performances une victoire sur Brookes

Le 17 janvier se rejouera, pour la première fois depuis la guerre, le championnat de France interclubs par équipes (courts couverts). Deux clubs seront en présence le Tennis Club de Paris et le Sporting Club de Paris. Le match se compose de quatre simples hommes, deux simples dames, deux doubles, deux doubles mixtes et un double de dames

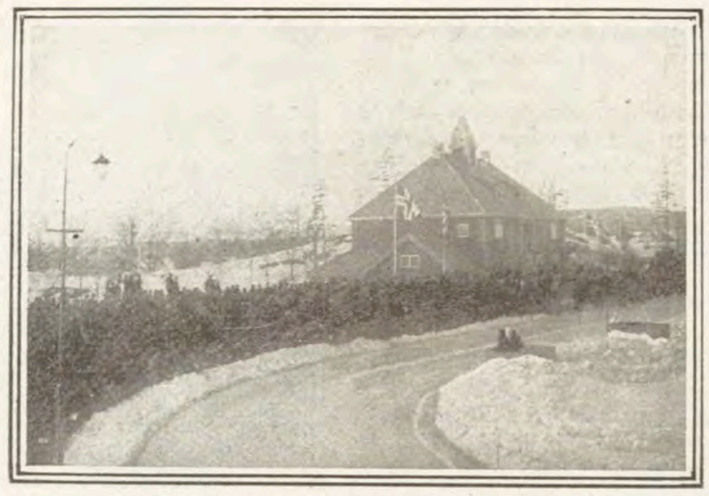
Voulez-vous gagner :

UNE AUTOMOBILE PEUGEOT
UNE MOTOCYCLETTE GRIFFON
8 JOURS EN ALSACE (en Auto-Mail)

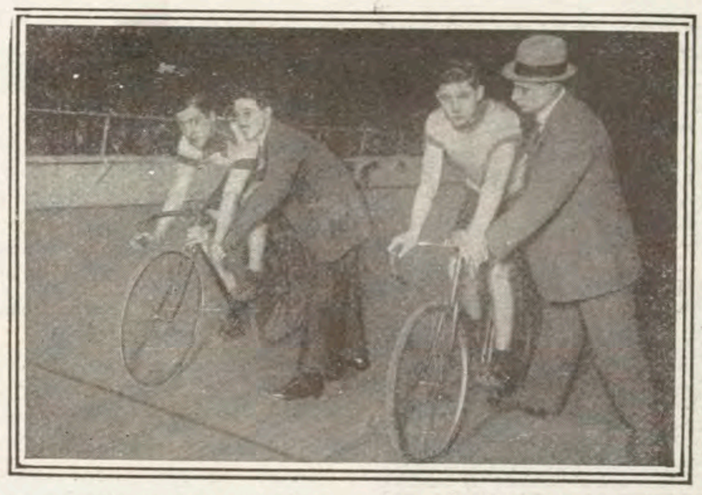
Eh bien ! lisez le nº de *Je Sais Tout*, en vente partout, qui publie le règlement de son grand concours, facile et ouvert à tous :

QUELS SONT LES DIX PLUS GRANDS HOMMES DE LA GUERRE?

ARMENGOL ET BUXADI, VAINQUEURS DE LA COURSE DE 100 KM DE BARCELONE.



LA SAISON DE PATINAGE A COMMENCÉE EN NORVÈGE. DES PISTES MERVEILLEUSES ONT ÉTÉ TRACÉES. CELLE DU « STADION » DE CHRISTIANIA COMPTE PARMI LES PLUS BELLES.



LE 21 DÉCEMBRE AU VÉLODROME D'HIVER, VAN NEK (A DROITE), A BATTU AU SPRINT MARCEL BERTHET DANS UNE COURSE DE 50 KILOMÈTRES DERRIÈRE TANDEMS.

OSCAR MATCHIESEN, CHAMPION DU MONDE DE PATINAGE EST DEVENU PROFESSIONNEL.

Les équipes seront probablement formées de la façon suivante: Tennis Club de Paris: Simples hommes; Gobert, Laurentz, Guillemaut, Tifény.

Doubles hommes; Gobert-Laurentz et Guillemaut Aslangui ou Savern er.

Doubles mixtes; Mme Golding-Laurentz, l'autre équipe n'est pas encore choisie.

Simple dames; Mme Golding, Mlle S. Amblard.

Doubles dames; Mme Golding, Mme Saussard ou Mlle Amblard.

Sporting Club de Paris: Simple hommes; Decugis, Gerniol, Mansel, Brugnon.

Double hommes; Decugis-Gerniol, Brugnon-Duporet.

Double mixte; Decugis-Mme Decugis, Brugnon-Mme Danet.

Simple dames; Mme Danet, Mme Decugis.

Double dames; Mme Danet-Mme Decugis.

HOCKEY

POUR L'OLYMPIADE

Le samedi 13 décembre a eu lieu, au Stade Jean-Bouin, un match de hockey Probables-Possibles, organisé en vue des Olympiades d'Anvers.

Ce match était organisé par la Commission de Hockey du Comité de Paris, dans le but de former une équipe représentative de Paris, qui sera opposée par la suite à des équipes de province, puis à une équipe représentative de Londres. Ces parties successives permettront aux sélectionneurs du Comité Directeur de former d'ici quelque temps, en toute connaissance de cause, une bonne équipe de France, qui sera entraînée en de fréquents matches, notamment contre l'Angleterre et la Belgique, jusqu'à l'époque des Jeux Olympiques.

Et si, comme la première, ces parties d'entraînement ont lieu le samedi après-midi, sur un bon terrain intra-muros, il sera ainsi beaucoup fait pour la vulgarisation du hockey à Paris.

Cette première exhibition des joueurs de hockey d'après-guerre, dont la recette était destinée à venir en aide aux clubs pratiquant le hockey dans les régions libérées, avait attiré de 2 à 300 spectateurs, qui assistèrent à une très jolie partie, bien disputée et jouée remarquablement vite.

Les Probables, grâce à 2 buts marqués dans les premières minutes de jeu, eurent l'avantage final par 3 buts à 2.

Chez les Probables, les meilleurs furent Tchaikowski, Bressy, Loriol, Parison et Davy ; chez les Possibles, Lanets, qui fut le meilleur homme sur le terrain, Petitdidier et Rabilloud.

L'arbitrage, serré et énergique de Léautey et de Botella, nous fit regretter, encore une fois, la pénurie presque complète de bons arbitres de hockey. — André Barast.

LES CHAMPIONNATS DE PARIS

Les championnats de Paris viennent de commencer : il est encore trop tôt pour analyser les résultats obtenus jusqu'ici. Notons seulement que l'Olympique a battu de justesse le Racing et que, par cinq buts à zéro, le P. U. C. a battu le Stade, victoire contestée par ce dernier par suite de la non-qualification d'un joueur du P. U. C. ; la question, soumise à la Commission de Paris, a été portée par cette dernière, devant le Comité Directeur : il y avait longtemps que l'on ne s'était pas disputé autour du tapis vert !

Comme nous l'avions prévu, la lutte s'annonce sévère, d'autant plus que la fusion au sein de l'Olympique, de l'A. S. S., d'Enghien et de Colombes, fait, de 3 équipes moyennes, une très bonne équipe, qui montre déjà sérieusement des dents longues.

En équipes secondes, le Stade et l'Olympique sont en tête devant le P. U. C. et le Racing ; mais, pas plus qu'en équipes premières, les choses ne sont terminées, et personne n'a dit son dernier mot.

Les scolaires commencent à se remuer : l'Alsacienne, les Travaux Publics, Pasteur, Arago, Janson et d'autres vont nous sortir d'ici peu des « onze », qui disputeront les championnats, d'autant plus facilement que les fusions sont autorisées entre plusieurs lycées ou institutions. Nous en reparlerons.

CYCLISME

AURONS-NOUS LE CHAMPION DU SPRINT?

Depuis quelque temps il semble que les sprinters sortent de terre. Après un moment de découragement causé par la disparition de Friol et d'Hourlier, incontestables étoiles françaises, nous avons vu poindre à l'horizon un homme nouveau : Sergent. N'ayant pas été mis dans la possibilité de prouver sa classe et sa qualité, il est resté trop longtemps ignoré et il a fallu toute l'insistance d'un de nos excellents confrères sportifs pour le sortir de l'oubli où, de parti pris, on voulait le laisser.

Il a fallu que le championnat de France vînt souligner ses moyens extraordinaires pour que les milieux cyclistes vissent renaître leur espoir de posséder un nouvel aspirant sérieux pour le championnat du monde.

Après Dupuy, qui a été l'étoile et l'idole du sprint pendant la guerre, la victoire nous a présagé un autre succès, celui de trouver un homme capable de résister aux sprinters du monde entier.

Nous l'avons vu en match avec Dupuy, qu'il a détrôné. Nous avons assisté à ses rencontres avec tous les champions hollandais, italiens et suisses qu'on nous a dépêchés, et toujours nous avons enregistré un nouveau triomphe. Est-ce à dire que le Sergent, devenu national, est invincible?

L'affirmer serait pousser le chauvinisme jusqu'à l'absurde, d'autant plus qu'il s'agit de le revoir, en été, avec ses anciens rivaux et les compétitions américaines qui sont annoncées.

Les Hollandais ont, au point de vue du sprint, une triplette intéressante. Le champion officiel Leene, que l'on croyait, à ses débuts à Paris, inférieur à Moeskops, nouveau boulet de canon à la Schilling, s'est affirmé depuis, tandis que Van Kempe, de classe un peu inférieure, peut être comparé à Stol.

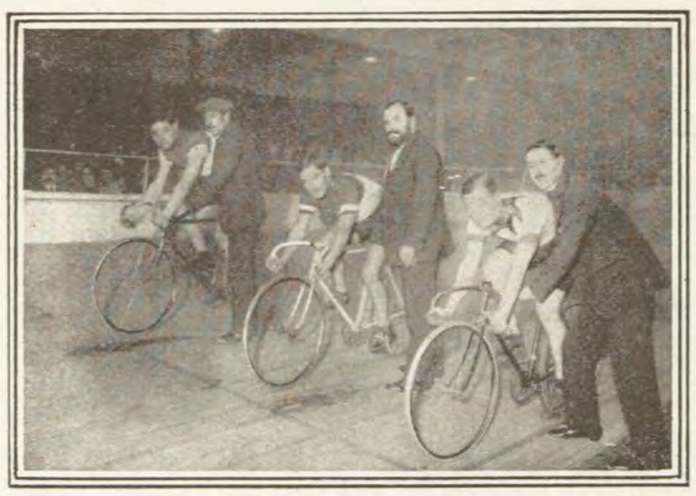
Les Italiens, en sprint, possèdent toujours Verri, Piani, Messori, Moretti, Gardellin et un nouvel espoir vient de leur naître en la personne de Bergamini. Le meilleur du lot, pour les coureurs, est Messori, mais si l'on se base sur les résultats obtenus, c'est Piani, très redoutable pour Sergent, qui paraît être le meilleur.

Kaufmann et Doerflinger représentaient la Suisse. Le dernier, toutefois handicapé par une longue et pénible captivité en Allemagne, a décidé de ne plus briguer le championnat national. C'est donc Kaufmann qui défendra la croix blanche sur fond rouge.

Ses performances, à Paris, n'ont pas été à la hauteur de la réputation qui l'avait précédé et il donne pour explication, qu'habitué à des pistes dures, il s'est trouvé dépaysé sur une piste trop roulante. L'excuse est valable jusqu'au moment du grand prix de Pâques qui se disputera au Parc des Princes. C'est donc là que Kaufmann devra gagner ses galons.

Il reste en dehors de ces étoiles quelques comingmen qu'il serait injuste de négliger. Ils s'appellent Peyrode, Louet, Jean Pierre, Baglin, Fougerat, Duclair, Devoissoux, Texier, Trouvé, Leprivier et Guyot. Ces jeunes gens peuvent avoir l'espoir fondé de réussir plus tard s'ils persévèrent dans leur métier et s'ils ne se laissent pas influencer par un trop grand professionnalisme. Le meilleur du lot est Louet qui, s'il n'a pas encore pu se révéler n'en possède pas moins la meilleure théorie du sprint, celle de Major Taylor. Souhaitons-lui bon succès.

Quant à Ellegaard, Pouchois, Meurger, et autres Van Bever, ils resteront occasionnellement des adversaires dangereux, mais leur étoile a pâli quelque peu et semble plus terne à côté de l'éclat des astres nouveaux. Il s'agira de savoir si la nouvelle génération parviendra à éclipser l'ancienne dont le palmarès ne se compose que de gloires.
— J. C. Sels.



DÉPART DU PRIX LAPIZE (50 KM. DERRIÈRE TAMDEMS) COURU LE 7 DÉCEMBRE AU VÉLODROME D'HIVER. DE G. A DR. : VAN NEK (3e), GIRARDENGO (2e). BERTHET (1er).

Informations.

Le programme des épreuves cyclistes aux Jeux Olympiques vient enfin d'être arrêté.

Sur la route, il y aura une course de 175 kilomètres environ.

Sur la piste du Garden City, à Anvers, on disputera des épreuves de 1.000 mètres (vitesse); 2.000 mètres (tandems) 4.000 mètres (poursuite) et 50 kilomètres avec entraîneurs.

Les courses auront lieu du 9 au 12 août et les engagements sont reçus jusqu'au 8 juillet.

Il est question aussi de faire coïncider les championnats du monde cycliste avec les Jeux Olympiques.

La Commission sportive de l'Union Vélocipédique de France, après examen des listes des coureurs classés en catégories, en 1919, a décidé d'arrêter comme suit, le classement pour 1920, en ce qui concerne les licences nationales :

Séniors hors série : Jean Alavoine, Marcel Berthet, Léon Didier, André Perchicot, Julien Pouchois, Gabriel Poulain, Marcel Dupuy, Léon Georget, Henri Pélissier, Georges Sérès et Pierre Sergent.

Séniors : Tous les autres coureurs demandant une licence nationale et en étant à leur quatrième année de licence.

Juniors : Tous les coureurs sollicitant une licence nationale et étant encore dans leurs trois premières années de licence.

Ce classement va susciter assurément beaucoup de critiques, mais nous estimons qu'il ne faut l'envisager que comme point de départ d'un nouveau système venant après celui des amateurs, des professionnels, des indépendants et des coureurs de séries A et B. C'est, en tout cas, une simplification radicale dont il faut attendre les effets avant de se prononcer définitivement.

LE SPORT EST UN DES SOUVERAINS DU JOUR

Il est acclamé à Londres, où notre national Carpentier fait flotter haut les couleurs françaises ; il est acclamé à Paris, en plein Cirque d'hiver par un public qu'enthousiasment les exploits de Georges André, de Paoli, de Campana, de Suzanne Wurtz, protagonistes imprévus de Gémier dans Œdipe, roi de Thèbes, la belle pièce si fastueusement habillée par l'atelier de costumes de théâtre du "Printemps", dirigé par le peintre H.-G. Ibels.

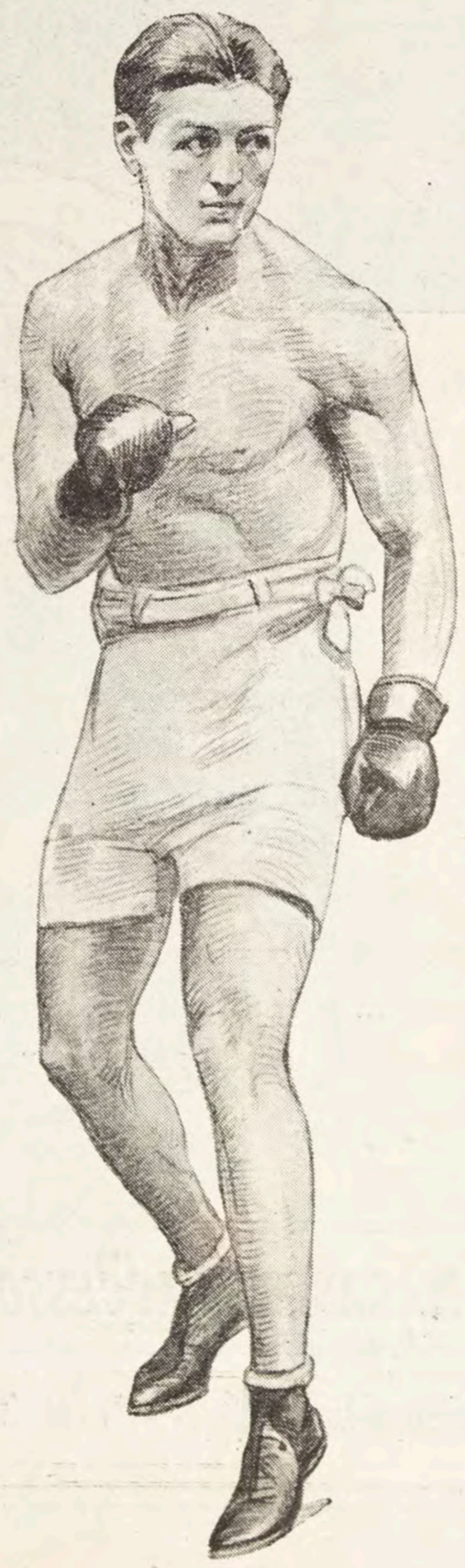
Dès lors, rien d'étonnant à ce que ce même "Printemps" se soit attaché à developper ses rayons de sports qui sont parmi les mieux approvisionnés de la Capitale.

SPORTS D'HIVER. — *Joignant la solidité à l'élégance, les articles que nous présentons sont préférés par les sportsmen : bonnets passe-montagne, à 7 fr. 50 ; chandails laine, de 29 à 65 fr. ; gants de laine, de 10 à 25 fr. ; les belles culottes draperie anglaises ne coûtent que 55 fr. ; les bas cyclistes, 16 fr. 50 à 28 fr. ; et les bandes molletières, de 11 fr. 50 à 18 fr. Les accessoires se recommandent par leur fabrication rationnelle : Bobsleigh à volant, à 550 fr. ; skis, de 70 à 100 fr. ; bâtons, de 12 à 20 fr. ; Luges Davos de . . . . . 35 à 60 fr.*

En vente aux Magasins du Printemps Paris

BOXE. — *Pour la boxe qui est, parmi nos sports nationaux, un de ceux dont nous pouvons être les plus justement fiers, nous avons des culottes jersey coton noir, à 7 fr. 50 ; de pratiques chaussures, à 39 fr. nos ballons, pour entraînement à la boxe, 95 fr. et les plateformes, 75 fr. Enfin, le Médicinal Ball, accessoire de boxe et de culture physique, coûte 95 fr. Gants de 24 à . . . . 50 fr. la paire.*

En vente aux Magasins du "Printemps" Paris



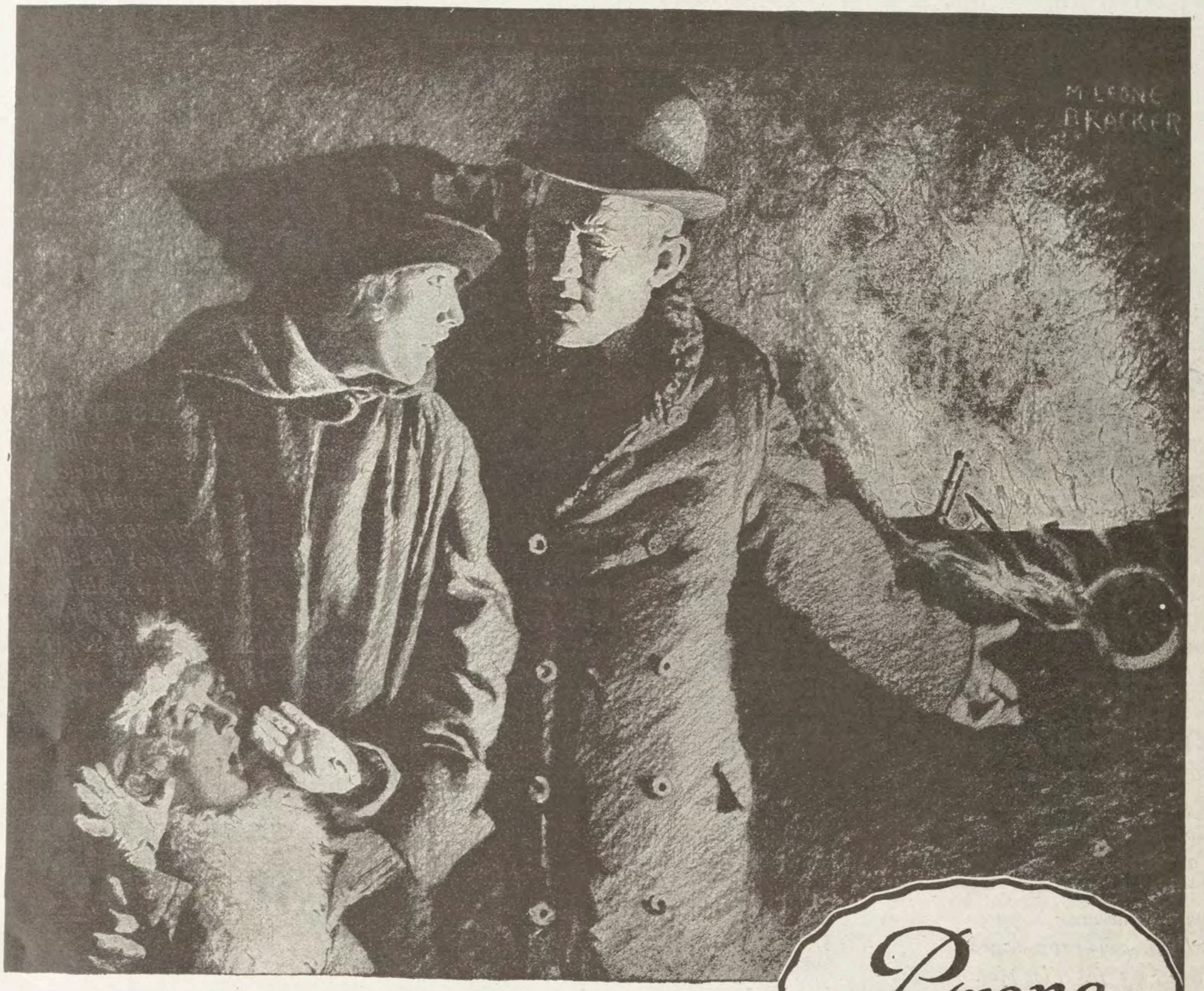
ESCRIME. — *Art traditionnel, toujours en honneur dans notre pays qui lui a fourni ses maîtres les plus réputés, l'escrime a tenu de tout temps une grande place dans notre rayon de sports. Fleurets, la paire, de 15 fr. 50 à 25 fr. ; épées, la paire de 50 à 95 fr. ; sandales à partir de 29 fr. ; masques, de 19 à 45 fr., veste, à . . . . . 35 fr. ; pantalon, à . . . 35 fr.*

En vente aux Magasins du "Printemps" Paris

FOOT-BALL. — *Sport recherché entre tous pour les émotions qu'il procure, le foot-ball exige des articles résistants. On les trouvent au* Printemps : *des chaussures, de 40 à 69 fr. ; des maillots, à 13 fr. 50 ; des culottes, à 7 fr. 50 ; des bas, à 15 fr. 50 ; les ballons sont vendus 24 à 35, 50 et 60 fr.*

TOUS CES ARTICLES SONT EN VENTE AUX
GRANDS MAGASINS DU PRINTEMPS
NOUVEAUX MAGASINS AU 1er ÉTAGE

Perdue ! un Pyrene l'aurait sauvée.



Pyrene
MARQUE DÉPOSÉE

Que feriez-vous, sans Extincteur Pyrene, si, en route, vous aviez un commencement d'incendie ?

Vous auriez beau essayer l'eau et le gravier, vous assisteriez impuissant à la destruction complète de votre voiture.

Si vous êtes près d'une agglomération, vous arriverez à vous rendre chez vous, mais si vous êtes en pleine campagne, ce sera la vraie panne.

Et vous n'aurez plus de voiture.

Evidemment, la compagnie d'assurance vous versera une certaine somme, mais ce n'est pas pour cela que, le lendemain, vous pourrez vous procurer cet auxiliaire dont vous avez tant besoin.

Au contraire, si vous avez un Pyrene, dès que les flammes jaillissent, quelques coups de pompe, et vous n'avez aucun dégât, pas même à la carrosserie, car le liquide Pyrene peut être projeté sur n'importe quel matériel, sans laisser la moindre trace.

Remarquez que, pour un retour de flamme, il suffit généralement de 2 ou 3 coups de pompe pour maîtriser l'incendie. Vous remettez votre appareil en place, et il est prêt pour la prochaine alerte.

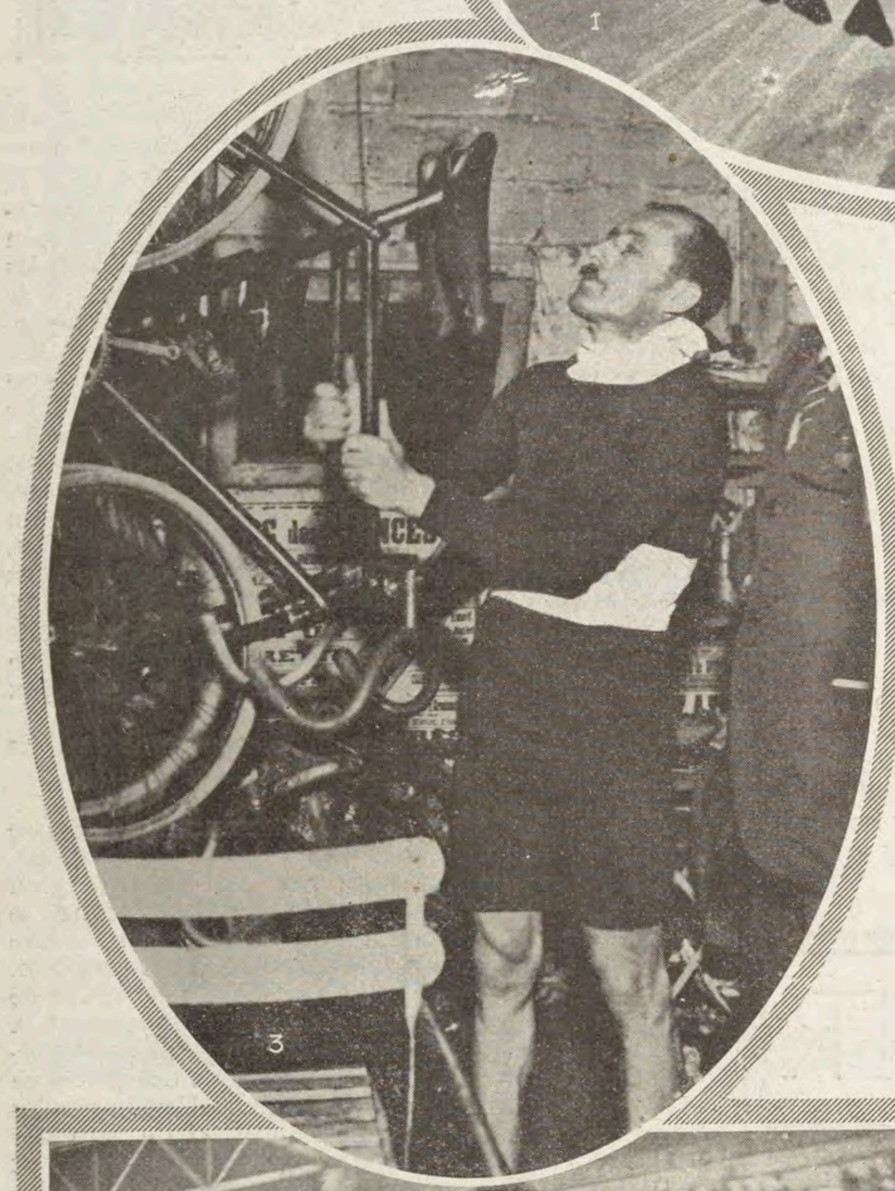
En vente dans tous les **PRINCIPAUX GARAGES et MAGASINS d'ACCESSOIRES AUTOMOBILES**

Établissements PHILLIPS & PAIN, Ingénieurs-Incendie -:- 1 et 3, Rue Taitbout, PARIS

PENDANT LA COURSE

1. Une reprise d'entraîneurs de Léon Georget. — 2. Le grand vainqueur du Bol d'Or, Georget, choisit sa bicyclette.

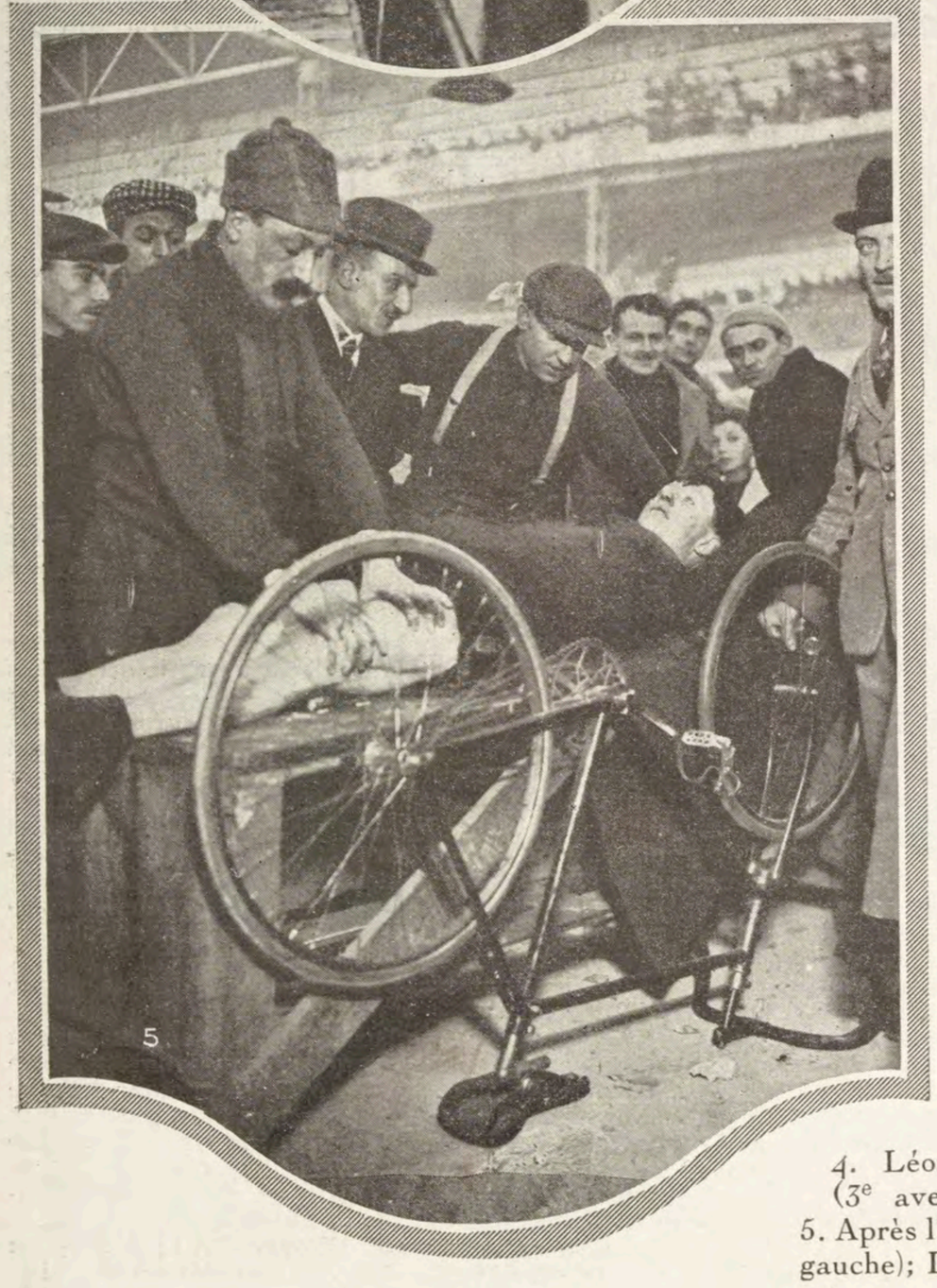
3. Godivier souffrant de l'estomac, fut obligé de s'arrêter quelques instants (2e avec 891 kil. 870).



LÉON GEORGET GAGNE ENCORE LE BOL D'OR

LE 9e BOL D'OR DE LÉON GEORGET

Le 20e Bol d'Or, disputé du 24 au 25 décembre, au Vélodrome d'Hiver, a permis à Léon Georget de gagner cette épreuve d'endurance de 24 heures pour la neuvième fois. Il a couvert 924 kilom. 680, battant le second de près de 33 kilomètres.



4. Léonard se fait masser (3e avec 871 kilom. 870).
5. Après l'arrivée : Godivier, 2e (à gauche); Léon Georget (à droite) retrouve son petit garçon avec joie

LE SPORT FÉMININ PREND CHAQUE JOUR UNE EXTENSION PLUS GRANDE. A PARIS, CHAQUE DIMANCHE, LES RÉUNIONS ATTIRENT UN PUBLIC DE PLUS EN PLUS NOMBREUX. EN PLUS DES SPORTS ATLHLÉTIQUES. NOS CHAMPIONNES SE LIVRENT A LA DANSE RYTHMIQUE. — 1. Mlle TH. BRULÉ, CONCOURS DE SAUT EN HAUTEUR DU CHALLENCE BESSONNEAU. — 2. DANS SON COSTUME DE DANSE. — 3. LES SOCIÉTAIRES DE « FEMINA-SPORT » EXÉCUTANT UN MOTIF DE VALSE DE SCHUBERT, AUX CONCOURS BESSONNEAU.

C'est l'équipe Alfred Goullet-Eddie Madden qui a gagné la course madisonnesque des six jours, disputée cette fois sur une piste de 178 m.

Le classement se faisant par addition de points, l'équipe gagnante a triomphé par 818 points.

Les glorieux seconds sont Egg-Dupuy avec 684 points, tandis que Mac Namara-Jake Magin arrivaient troisième avec 630 points.

Kopsky-Coburn étaient quatrièmes avec 398 points; Hill-Drobach, cinquièmes avec 360 points; Hanley-Lawrence, sixièmes avec 228 points; Aerts-Beyl, septièmes avec 116 points, et Keller-Weber, huitièmes avec 111 points.

La fin de la course a été très animée et la lutte la plus ardente a eu lieu entre Goullet et Egg, chacun d'eux essayant d'arriver avec un tour d'avance sur l'adversaire.

La distance totale couverte est de 2.500 milles et 5 tours, soit 4.025 kilomètres 785 mètres. Dans les dernières heures, l'équipe franco-suisse a rattrappé un très grand nombre de points puisque, douze heures avant la fin, Goullet-Madden avaient une avance de 415 points.

Ce sont cependant les Belges qui ont fait le succès de l'épreuve. Ayant compris qu'ils ne pouvaient aucunement prétendre à la victoire par la vitesse pure, ils se sont appliqués à faire des démarrages fréquents et ont obtenu un très grand succès de sympathie.

Résultats techniques.

•C 8 décembre, Vélodrome d'Hiver. — Prix Octave Lapize (50 km. derrière tandems, 1er Berthet en 1 h. 2' 20" 2/5 ; 2e Girardengo à 4 tours ; 3e Van Nek (tombé.) Six jours de New-York : 1er Goullet-Maden 819 points ; 2e Egg-Dupuy 634 points ; Mac Namara-Magin 629 points. En 143 heures 4016 km.
•C 14 décembre, Bruxelles. — Six heures à l'américaine : 1er Moeskops-Van Nek 237 km. 115 m. 2e Persyn-Van Isterdael à une roue, 3e Van Lerbergue.
•C 25 décembre, Paris. — Bol d'Or (24 heures derrière tandems) 1er L. Georget 924 km. 680 ; 2e Godivier 891 km. 700 ; 3e Léon rd; 4e Barthé'émy.
•C 22 décembre, Vélodrome d'Hiver. — Match France-Hollande ; 1er Sergent 3 points ; 2e Leene 6 points ; 3e Moeskops 7 points ; 4e Pouchois 8 points.
•C 28 décembre, Vélodrome d'Hiver Vitesse : 1er Leene ; 2e Pouchois ; 3e Bergamini ; 4e Ellegard. Prix Bouhours (50 km. derrière tandems) : 1er Marcel Berthet en 1 h. 24' 3/5; 2e Alavoine à 850 m. ; 3e Aerts (abandonné.)

SPORTS FÉMININS

DES MATCHES INTERNATIONAUX

Mon précédent article sur les sports féminins en Angleterre m'a valu un volumineux courrier. Je vois que toutes nos sportives sont d'accord avec moi sur ce point : pour montrer ce que vaut le muscle de la femme française, il est absolument nécessaire d'organiser des épreuves internationales. C'est à l'œuvre qu'on reconnaît l'artisan. La foule n'admirera comme il convient Mlle Suzanne Liébrard, l'athlète complète de *Femina-Sport*, qu'à dater du jour où elle aura démontré sa supériorité sur les championnes des autres pays.

Des comparaisons de temps entre les performances anglaises, suédoises et françaises donneraient-elles l'avantage à notre compatriote, que cela ne suffirait pas à établir sa valeur. C'est injuste, mais que voulez-vous, cela a toujours existé ! Donc, organisons, organisons.

D'autant plus que des rencontres internationales créeraient une émulation salutaire et obligeraient nos athlètes d'*Académia*, de *Femina-Sport*, etc., à s'entraîner avec plus d'ardeur encore. Les femmes sont souvent plus tenaces que les hommes ! Elles comprendraient l'importance de la partie engagée, car il ne s'agirait pas seulement de vaincre, mais de faire de l'apostolat. Si elles allaient à un échec, vite les détracteurs affirmeraient que les Françaises ne peuvent réaliser avec les Anglaises, etc., etc. Vous vous rendez compte de la dissertation ! Si elles triomphaient, nombre de jeunes filles viendraient s'inscrire à nos clubs, non pas pour battre des records, mais parce qu'elles auraient compris l'intérêt et l'importance du sport, source de santé. Or, la valeur de nos sportives nous permet de penser qu'elles sont capables de s'attribuer la palme dans les matches internationaux.

C'est pourquoi nous ne saurions trop les encourager à organiser des compétitions qui pourraient donner lieu bientôt à des Jeux Olympiques féminins.

Mais il ne faudrait pas, par une exagération quelconque, dévier du but poursuivi. Il serait nécessaire dans la série des épreuves, de réserver une récompense à l'athlète qui conserverait en même temps sa grâce et son élégance, sans nuire à sa force et à sa puissance. C'est en effet l'idée maîtresse du sport féminin de faire des femmes et non pas des viragos, comme certaines le supposent encore. — Jeanne May.

SPORTS d'HIVER

QUE FAISONS-NOUS?

Où en sommes-nous dans les Sports d'Hiver ? Avons-nous enfin des stations hivernales, vraiment dignes de ce nom ? Pouvons-nous, pour rivaliser avec nos voisins de Suisse, organiser des grands concours internationaux de Sports de neige et de glace ?

Il nous faut reconnaître, en toute franchise, que nous ne sommes guère plus avancés aujourd'hui qu'à nos débuts de 1907. A l'enthousiasme qui accueillit les Sports d'Hiver en France, on aurait pu les croire définitivement implantés dans nos mœurs. L'avenir s'annonçait brillant, tant les résultats obtenus étaient merveilleux. Et voilà qu'à cet entrain, succèdent un arrêt, une inertie déconcertante.

Ce revirement subit s'explique par l'indécision de notre caractère, par nos mœurs casanières et nos errements.

A de nombreuses, à de solides et brillantes qualités, le Français, soit dit sans froisser sa modestie, possède une naïveté charmante de Chérubin romantique, qui, jointe à un respect inné de la routine, de la tradition, donne ce curieux mélange d'élan, d'agitation, de lassitude, de dégoût presque; ajoutez encore à ces dons précieux, la monomanie de railler tout ce qui se fait en France et celle de s'engouer pour tout ce qui nous vient de l'étranger.

Cette admiration facile, cette habitude d'ironiser sont peut-être les plus nuisibles qualités de notre tempérament, car elles découragent et rebutent les bonnes volontés, même les plus dévouées. Nuisible aussi cette douce manie de nous croire bien supérieur à notre voisin, parce qu'elle engendre la rivalité de personnes, la jalousie, les basses intrigues et donne lieu à des luttes sourdes, à des oppositions, à des obstructions permettant à l'intérêt particulier d'imposer sa prédominance sur l'intérêt général. Satisfaire sa rancune plutôt que de voir son pays prospérer pour le bien de tous, telle est l'opinion qui se propage chaque jour.

Ce ne sont pas les seuls obstacles au développement de nos Sports d'Hiver.

Quand viennent les frimas, il est de tradition, en France, de se resserrer frileusement autour d'un bon feu, et d'admirer dévotement le précieux combustible que du haut de son étuve bureaucratique, notre archaïque Administration veut bien nous distribuer avec une sage parcimonie. Dans les campagnes, comme dans les villes, on craint le froid. L'exquise poésie des ondulations de la neige, de ces teintes allant du noir des ombres au gris des clairs-obscurs, aux éclatantes blancheurs immaculées, ne nous inspire que pour remettre une bûche ou attiser le feu. Les vieilles légendes de la grand'-mère sont écoutées dans les chaumières aussi religieusement que les cancans, potins ou airs de fox-trott dans la plupart de nos salons. Selon une croyance générale le froid est dangereux. Préjugé stupide que, même de nos jours, les plus grandes compétences médicales n'ont pu détruire.

Comment convaincre les indécis des bienfaits de la pratique des Sports d'Hiver pour l'hygiène morale et physique ? Comment le prouver aux incrédules ?

La montagne : c'est bon pour les malades. Et d'abord où y a-t-il des montagnes, de la neige ?

En Suisse.

A entendre beaucoup de personnes, la Suisse aurait le monopole des montagnes, de la neige, de la glace (celui des Sports d'Hiver est bien suffisant). La Suisse aurait aussi accaparé le Mont Blanc, Chamonix ; peut-être, si l'on écoute le vénérable carrossier de Labiche, M. Perrichon.

C'est sans doute ce qui a permis à nos voisins de tirer un admirable parti de leurs montagnes ! A moins que ce ne soit grâce à leur esprit méthodique et persévérant. Ils ont surtout compris que la clientèle étrangère les aiderait à développer les Sports d'Hiver à la seule condition de faire les premiers efforts. Leur but : attirer la clientèle et la distraire. Davos, la première, en 1883, organise une grande course de luges. La colonie étrangère hivernante prend goût à ces sortes d'amusements, et à son tour dote courses, concours, de superbes prix, dont plusieurs sont universellement connus, comme la Manchester Bowl, offerte par le duc de Manchester.

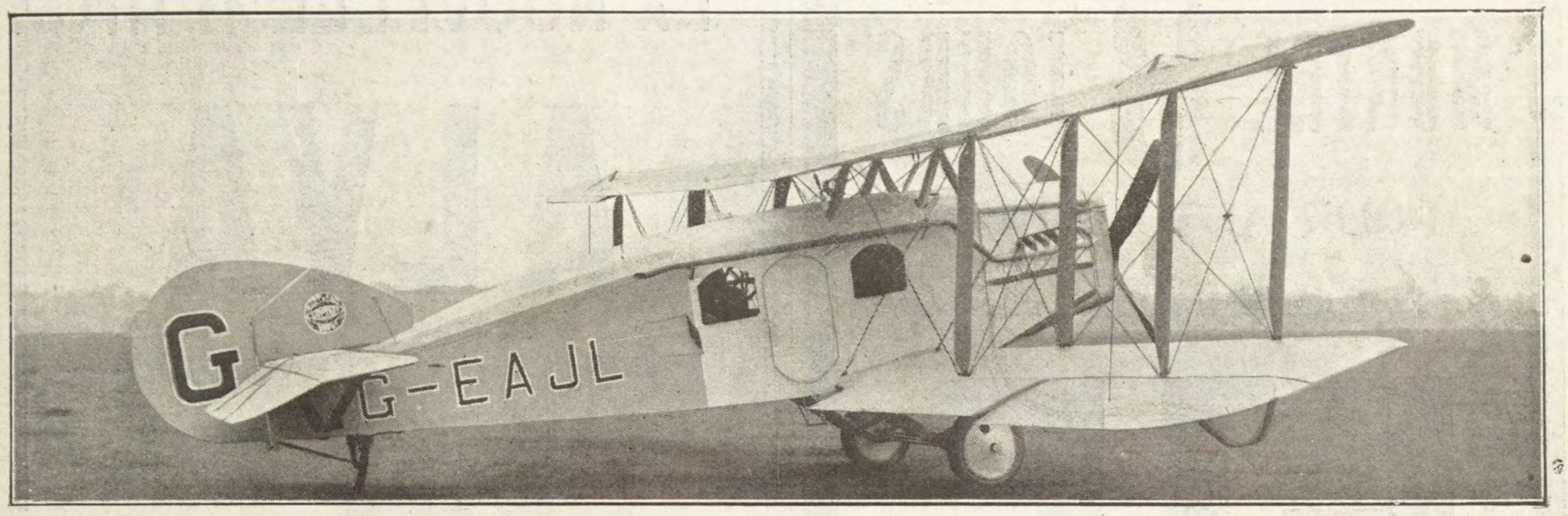
Le commerce de l'hôtellerie va prendre un développement inattendu. Nos voisins s'ingénieront alors à créer de nouvelles stations, à aménager des sites presque inaccessibles en hiver. De misérables petits villages feront des centres d'hiver agréables, avec palaces, hôtels, pensions de famille pour tous les goûts, pour toutes les bourses, et où chacun pourra pratiquer son sport favori avec toutes les commodités imaginables.

L'hôtellerie devient une industrie qui peut donner la richesse au pays. Le gouvernement s'y intéresse. La clientèle venant de l'étranger, les compagnies de chemins de fer améliorent les relations internationales. Des services rapides et, au besoin, des services spéciaux sont créés. Les grands express européens s'arrêtent aux points reliés aux stations éloignées ou d'altitude par des trams électriques ou des funiculaires, gravissant les pentes abruptes pour amener les voyageurs à pied d'œuvre. Et là, les amateurs de Sports d'Hiver trouvent de vastes patinoires, des pistes de luges, des pistes de bobs, des pistes de skeleton, des champs de neige pour le ski, admirablement aménagés et desservis, pour la remontée des engins, par ces mêmes trams ou funiculaires que les compagnies n'hésitent pas de mettre en circulation jusqu'aux points praticables.

Hélas ! nous n'avons en France qu'une partie de tout cela.

Les sites, les emplacements ne nous manquent pas, mais, en bons Français, nous ignorons notre pays. Aussi notre naïveté de s'épanouir lorsque la propagande du C. A. F., ou les grandes semaines de tourisme hivernal du Touring Club, ou encore les caravanes du Club des Patineurs de Paris, nous prouvent qu'il existe en France des montagnes, des belles, avec de la vraie neige dessus.

Notre enthousiasme déborde. On se remue, on s'agite, on élève des arcs de triomphe, on organise, non une station, mais des banquets, parce que le banquet est une institution nationale. Cela dure



Le Westland " Limousine " est l'avion de luxe pour les maisons de commerce.

WESTLAND AIRCRAFT WORKS
BRANCH de PETTERS, Ltd.
YOVIL (Angleterre)

Pour le Catalogue de luxe, écrire au
Lt-Colonel MEARES
LONDRES, 6, Dean's Yard, Sw 1.

Aux États-Unis et autres pays, les particuliers et les grosses maisons de commerce commandent des avions en telles quantités que les fabricants peuvent à peine arriver à les livrer.

Ils ont compris les services que l'aviation peut leur rendre, et la réclame qu'elle peut leur faire.

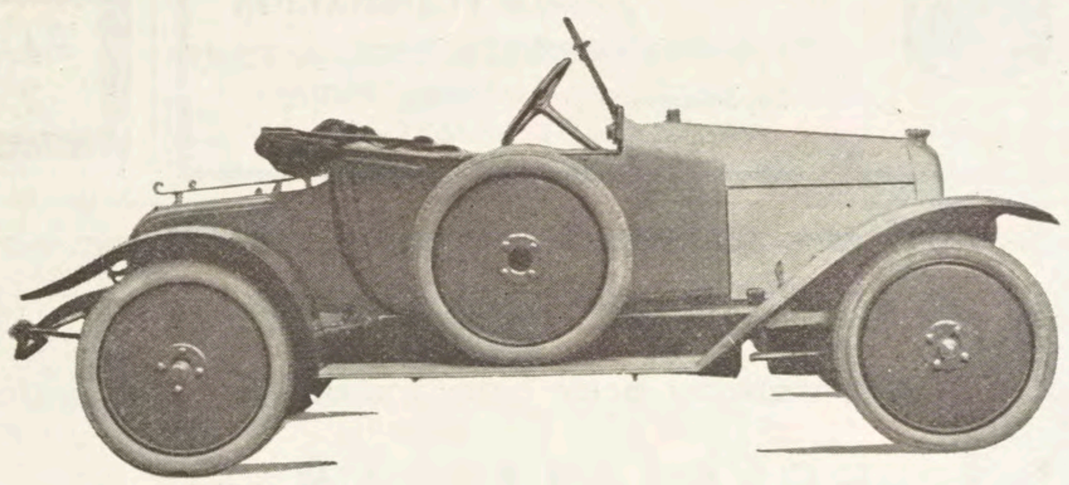
Avec une " Limousine de luxe " WESTLAND, on peut, en partant de Paris, traiter, trois heures après, des affaires à Londres, Amsterdam, Bruxelles ou Marseille, tout en ayant dicté toute sa correspondance en route.

Les meilleures **Voitures Légères,** les plus solides,
les plus simples, les plus pratiques.

Automobiles GAMMA

TYPES

1. 6/8 HP
2. 8/10 HP
3. 9/11 HP
4. 10/12 HP
5. 12/14 HP



SPÉCIFICATION

4 cylindres
3 ou 4 vitesses
5 Roues amovibles
Carrosseries 2 ou 4 places
Eclairage et Démarrage électriques

Usine : **139, Boulevard Saint-Denis, COURBEVOIE - Téléph. : Courbevoie 735**
Bureaux : **34, Rue Saint-Ferdinand, PARIS - - - - - - Téléph. : Wagram 07-94**

TARIF ILLUSTRÉ, FRANCO SUR DEMANDE

MONTRE 8 JOURS

POUR AUTOMOBILE

de la Grande Marque Française

LIP

Concessionnaires exclusifs pour la France

ANZANI & ROBIN

Fournitures générales pour Automobiles

6 -:- Place du Combat -:- 6

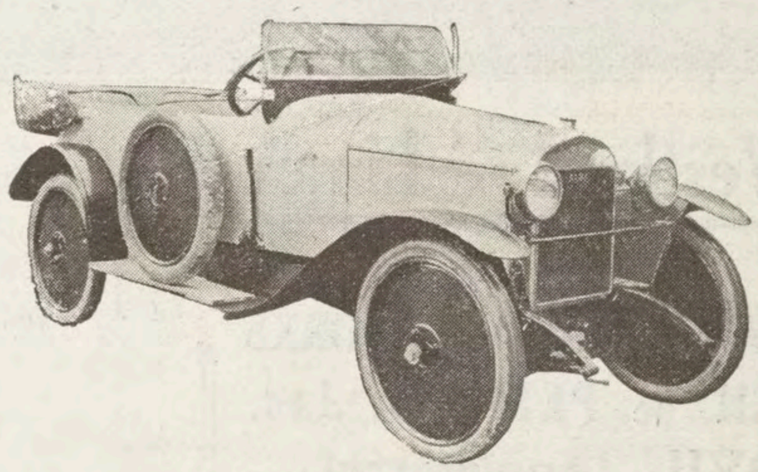
PARIS (XIXe)

TÉL. : NORD 82-79

LA NOUVELLE 11 HP

ALVA

Livraison très rapide

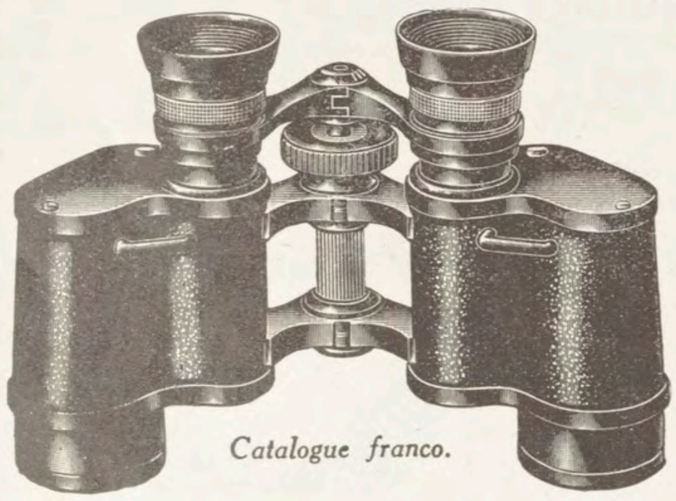


USINE & SIÈGE SOCIAL

50-52, Rue de Lorraine, COURBEVOIE (Seine)

TÉLÉPHONE N° 278

Derniers Progrès de la Science Optique et Mécanique



Catalogue franco.

Exiger sur chaque jumelle le mot **Huet** tout court

Jumelles Stereo-Prismatiques

"HUET"

Série " POSTBELLUM "

Société Générale d'Optique
Société An. des Anciens Etablissements

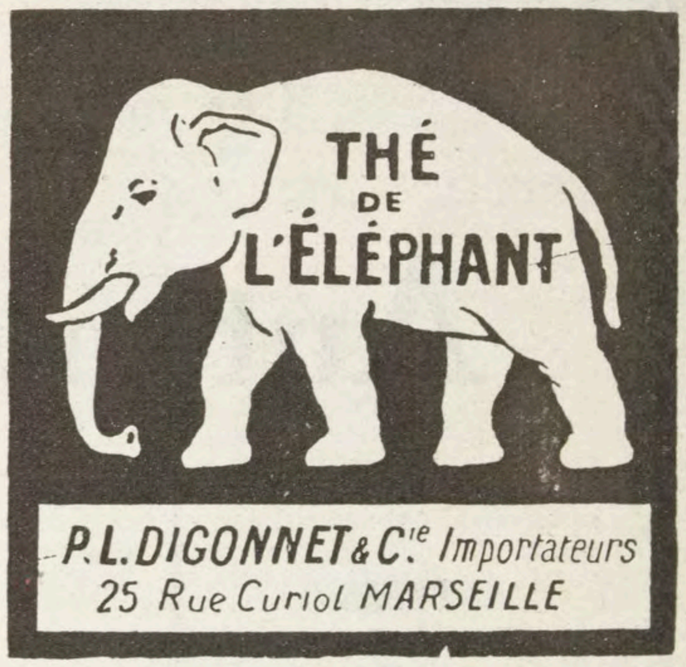
HUET et Cie et

Jumelles FLAMMARION

Maison fondée en 1854.

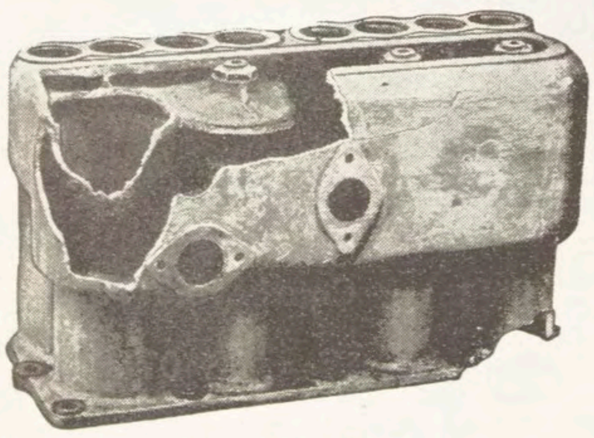
76, Boulevard de la Villette, PARIS

Anciennement, 114, rue du Temple.



SOUDURE AUTOGÈNE, Garantie sur tous Métaux

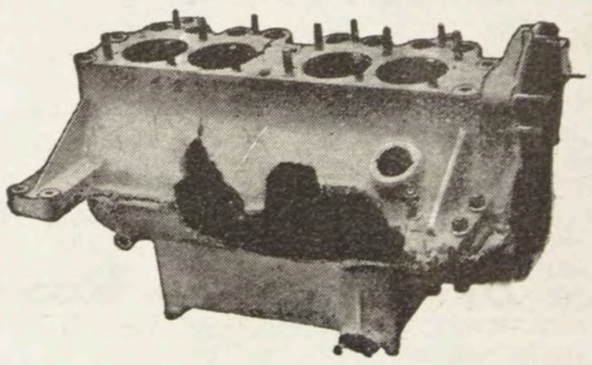
Réparations pour l'Automobile de toutes pièces cassées ou usées



Groupes de 4 cylindres fonte.

SPÉCIALISTES pour

CYLINDRES
CARTERS
VILEBREQUINS
ENGRENAGES
CHASSIS
BATIS DE MACHINES



Carter de moteur aluminium.

Victor JACQUET, 20, Boulevard de Villiers, LEVALLOIS (Seine) -:- Téléph. : LEVALLOIS 556

trois ou quatre jours, et allez, hop! à l'année prochaine, dans un autre endroit pour ne pas faire de jaloux. Dans cette précipitation, les pistes sont aménagées sans moyens de remontées mécaniques ; la patinoire est trop petite parce que le propriétaire d'un champ voisin s'est entêté à ne pas le louer sous prétexte qu'un membre de la municipalité ne lui plaît pas. On parlemente, on palabre, l'hiver se termine, les améliorations projetées restent en plan. La saison suivante, autre chanson, le Conseil municipal ne veut pas voter les subventions ou user de son influence pour faciliter les travaux d'aménagement. La raison ? Une querelle politique ou de personnes.

Pendant ce temps les Sports d'Hiver se meurent.

Allons donc ! Nous pouvons, nous devons rivaliser avec nos voisins.

Comment ?

Par le choix judicieux des centres destinés à devenir des stations hivernales, sans émietter nos efforts.

Une station hivernale ne doit pas être uniquement un endroit où l'on pratiquera plutôt le ski, sous le fallacieux prétexte que cet endroit est plus ensoleillé, ou la neige meilleure.

Il faut, avant tout et par-dessus tout, réunir dans cet endroit, toutes les facilités de pratiquer commodément, ainsi le veut le modernisme, tous les sports de neige ou de glace. Il faut que cet endroit soit en relations faciles avec les grandes lignes de chemins de fer, qu'il possède des moyens d'accès, au besoin les créer et de telle façon que l'on puisse les utiliser et pour les ascensions l'été, et les remontées l'hiver.

Ce n'est pas tout. Il faut encore que les habitants se pénètrent de l'importance des sacrifices qu'ils peuvent avoir à consentir, que c'est dans leur intérêt, dans l'intérêt commun, et que laisser échapper une source de richesse serait non seulement une faute envers eux, envers leurs concitoyens, mais encore un crime envers leur patrie.

Un vœu : toutes ces belles idées cesseront d'être un rêve, si les pouvoirs publics, si les compagnies de chemins de fer s'intéressent aux Sports d'Hiver en aidant, en facilitant, en encourageant leur développement en France.

Quant à vous, chers lecteurs, permettez-moi de donner comme sujet à vos méditations, cette phrase de Balzac dans *Le Médecin de campagne :*

« La pureté de l'air entre pour beaucoup dans l'innocence des mœurs. » — R. PLANQUE.

TIR

LE MARASME

A L'HEURE actuelle, il est impossible à Paris et sans doute aussi en province de faire fabriquer une carabine de précision. Il est en outre très difficile de se procurer des munitions pour les armes qui existent et quand les stocks seront épuisés on se demande si cela aussi ne deviendra pas impossible.

Quant à importer les unes ou les autres, il n'y faut pas songer. Hausse du change, désarroi des transports et plus encore prohibitions de *toutes* sortes se combinent et s'accumulent pour réaliser un blocus hermétique de nos tireurs.

L'intérieur ne produisant rien et l'extérieur ne nous ravitaillant plus, le tir agonise lentement.

A une récente séance des « tirs d'hiver » des Carabiniers de Paris, je causais de ce sujet avec le champion du monde Johnson (Notre Johnson beaucoup moins populaire que son homonyme le boxeur, sans doute parce qu'infiniment plus utile à son pays). « Nous tirons avec des cartouches Lebel de rebut comme vous le voyez !... me disait-il tristement. Les heureux sont ceux qui possèdent comme M. Betton, une bonne vieille 10.4, datant des environs de 1880 et d'antiques cartouches à poudre noire !... »

Et comme je marquais mon étonnement il continua : « Mais oui, la vieille munition à poudre noire vaut encore infiniment mieux que les laissés pour compte des tranchées que l'Etat nous cède parcimonieusement. Déjà médiocres quand elles étaient neuves parce que « fabrication de guerre » ces cartouches sont maintenant oxydées, hydratées etc., bref dépourvues de toute régularité. Je me demande quelle figure nous pourrons faire dans les matches internationaux en 1920, avec notre vieux fusil et nos cartouches inférieures, détériorées et déjà insuffisantes pour l'entraînement !

— Mais, lui dis-je, pourquoi ne pas abandonner ces antiquités et ne pas en venir franchement à l'arme et à la munition entièrement libres qui feraient faire beaucoup plus de progrès au tir et aux tireurs.

— Je partage votre idée en théorie, mais en pratique, l'adoption de l'arme libre pour les matches internationaux se heurte à de grosses difficultés. D'abord les Américains autorisent le télescope mais non la double détente, tandis que les Suisses s'obstinent à interdire le télescope et même l'œilleton mais permettent la double détente et tout le reste. Ensuite, qui nous fabriquerait des armes ?... Sans médire des armuriers étrangers on peut admettre que les meilleures armes de leur fabrication seraient pour leurs nationaux. Enfin et surtout qui nous fabriquerait de la poudre et des cartouches ?

« C'est pour ces raisons, c'est parce que l'état de notre industrie et surtout celui de notre législation nous mettraient en trop grande infériorité que nous en sommes réduits à accepter des matches à l'arme de guerre !...

— Oui, mais c'est reculer pour mieux sauter, car depuis trente-trois ans le fusil Lebel est « tabou » et lui et sa munition sont déclarés les parangons de la perfection militaire. Pendant que notre armée perfectionnait le « maniement d'armes ». les autres pays perfectionnaient leur matériel et leurs tireurs, Les services techniques étrangers travaillent ardemment ces questions tandis que les nôtres ont perdu jusqu'à la notion même de la précision ! »

« Vous doutez ? .. Je vous ferai lire un rapport officiel qui vous édifiera ! Le commandant P... (maintenant lieutenant-colonel, et alors directeur de la Commission d'expériences de Versailles) y discute la précision d'un dispositif de pointage ; or il base son raisonnement sur des tirs où l'expérimentateur muni d'un Lebel en bon état avec hausse et guidon ordinaires avait mis 40 % DE SES BALLES HORS CIBLE en tirant SUR APPUI (! !) à 200 mètres sur une silhouette immobile représentant un homme à genou... il qualifie l'expérimentateur de bon tireur et il part de ces *expériences* pour en tirer ses conclusions ! !...

— Sans rire ? ! !...

— Sans rire, je vous l'assure, c'est dans un rapport *officiel* sur une question importante et *pendant la guerre*

« Comment voulez-vous après cela, parler de tir à ces braves gens. Compter sur eux pour nous doter d'un matériel apte à nous permettre de faire figure dans les compétitions internationales, serait folie. Autant vaudrait demander à un sourd d'accorder un violon.

— Le malheur est que, dans ces conditions entre l'indifférence des pouvoirs publics et l'atonie de notre industrie, le tir se meurt en France, tandis que partout ailleurs on l'encourage de toutes les façons possibles et on ne néglige aucun moyen de le développer ! !... » — BULL'S EYE.

CULTURE PHYSIQUE

ARTS ET SPORTS

GÉMIER, lors d'une des toutes premières répétitions d'*Œdipe, roi de Thèbes*, résuma en une heureuse improvisation les buts de la nouvelle association Arts et Sports que nous présentons aujourd'hui aux lecteurs de la *V. G. A.*

Les origines du théâtre, qui se perdent dans la nuit des temps, peuvent être assez facilement reconstituées. Avant, bien avant tout essai « représentatif », les hommes ont été des acteurs naturels : les premiers en présence manifestèrent par la mimique, le geste, puis la parole, des sentiments simples de colère, de joie ou d'étonnement.

Ultérieurement, très ultérieurement, la tragédie ou la comédie extériorisa, condensa des situations pour les donner en exemple au public ; ce n'est point ici le lieu d'entrer dans des détails historiques. On voit déjà comment le spectacle moderne se différencie de l'ancien. Cette différenciation, le départage entre l'acteur et le spectateur, sont de plus en plus marqués. Sans remonter dans le domaine des hypothèses, sans considérer le théâtre « antédiluvien », les mystères même de notre Moyen Age mêlaient en quelque sorte la foule aux personnages, à tout le moins elle en était suffisamment rapprochée ; beaucoup plus en tout cas que dans le théâtre d'aujourd'hui où la rampe nous sépare de la scène par une convention infranchissable.

Cependant que l'acteur s'agite et s'évertue pour nous entraîner à la suite de l'auteur dans un dédale de situations plus ou moins complexes, nous nous carrons convenablement dans un fauteuil d'orchestre ou de balcon. Arts et Sports doivent permettre un retour à l'antique, lequel est présentement de digestion difficile. L'idée de mier apparaîtra moralisatrice au premier chef, puisqu'en définitive elle part à la conquête de l'esprit public. Elle se propose une rééducation dont le besoin ne se fait que trop vivement sentir, non que le Français soit dégénéré intellectuellement ; ais, sans vouloir médire, ceux qui ont charge d'âme considèrent cette charge avec une singulière légèreté. L'amuseur ne doit pas se borner au rôle d'amuseur ; il ne saurait encore moins flatter les mauvais instincts populaires. Cependant, certaines distractions théâtrales d'aujourd'hui sont assez loin d'être moralisatrices.

Que vient faire Arts et Sports en tout cela ? Nous y voici. Le sport réalise la quintessence du mouvement vrai. Le sportif — peut-être sans le savoir — joue avec une vigueur, une vitalité « olympiques ». Ses gestes « naturels » ont cependant une physionomie particulière faite d'ardeur juvénile, de souplesse et de grâce. Peut-être sommes-nous moins beaux que les Grecs de Sophocle. Cependant, si une caste a conservé la tradition, c'est bien la nôtre.

Aussi Gémier a-t-il pensé à s'adresser aux sportifs, non pas pour concurrencer les premiers rôles, mais pour obtenir, dans le cas particulier d'*Œdipe, roi de Thèbes*, une foule qu'on oserait presque dire très « couleur locale », gens du peuple empruntés à nos clubs d'athlétisme et qui bien certainement « vivent » l'action avec une intensité, une vérité supérieure aux habituelles figurations. La masse des sportifs est déjà une élite dans la masse.

En outre elle possède ses étoiles en la personne des champions. Ici encore nous n'ignorons point la distance qui sépare un André, un Campana, un Paoli, d'un Gémier. Cependant des sujets physiquement exceptionnels peuvent tenir leur rôle dans une pièce de théâtre, quelle qu'elle soit, la force ayant toujours au théâtre — image de la vie — l'occasion de se manifester.

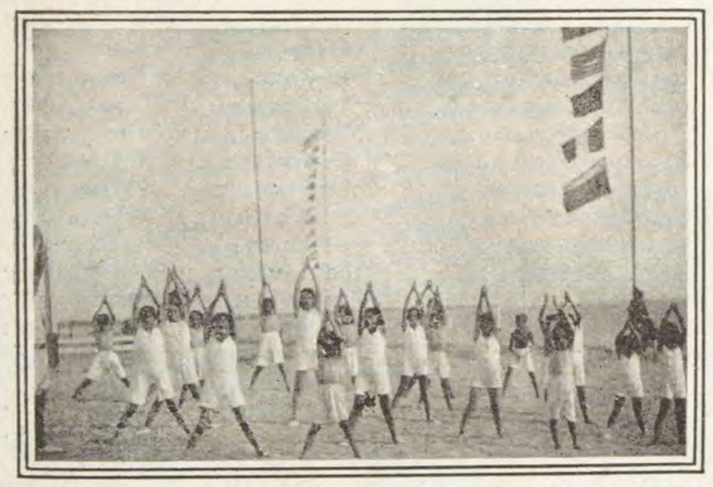
Foule sportive, agissante et remuante, soldats impressionnants de robustesse et — ce qui est mieux — extériorisant cette robustesse par des exercices athlétiques variés, voilà tout de même du nouveau en matière de théâtre.

Ce nouveau, c'est beaucoup à l'auteur que nous le devons. Dans une œuvre littéraire qui a la portée d'*Œdipe*, et son passé, l'introduction de manifestations sportives pouvait apparaître osé. Mais Saint- eorges de Bouhélier a bien voulu se prêter à cette initiative hardie dont — pour un peu — les sportifs auraient volontiers abusé : il a fallu leur faire comprendre que la scène du Cirque d'Hiver ne pouvait se prêter à l'organisation de championnats.

Voilà ce qu'a fait l'Association « Arts et Sports » presque avant de naître. Réalisateur, émier a trouvé dans les milieux sportifs des volontés agissantes : la preuve est faite, déjà, de la possibilité d'amalgamer, en respectant certaines proportions, l'Art et le Sport.

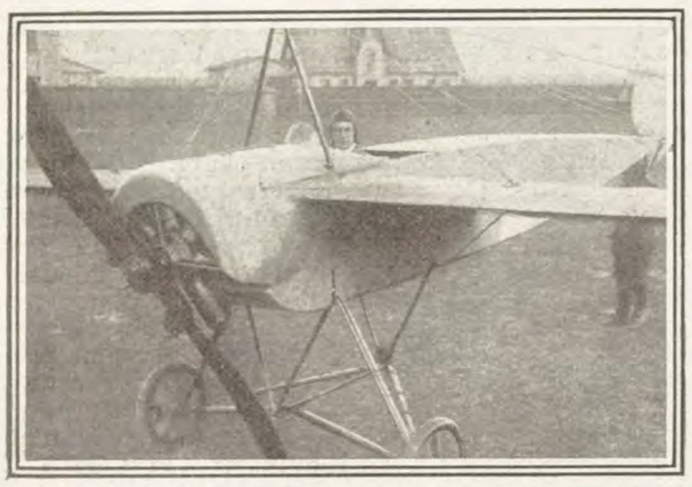
Et cette réalisation avant la lettre autorise à faire quelque crédit à nos projets. La perfection qui n'est point de ce monde ne peut être atteinte à un premier essai.

Par retouches successives, par des études que ceux qui ont suivi les répétitions d'*Œdipe* savent complexes, Arts et Sports arriveront à faire pénétrer — sans effraction — l'athlétisme sur



LE DOCTEUR MOREAU-DEFARGES A REPRIS A LA BAULE LA DIRECTION DU STADE MARITIME. L'ÉDUCATION PHYSIQUE Y EST PRATIQUÉE SUR LA PLAGE ET DANS LES DUNES.

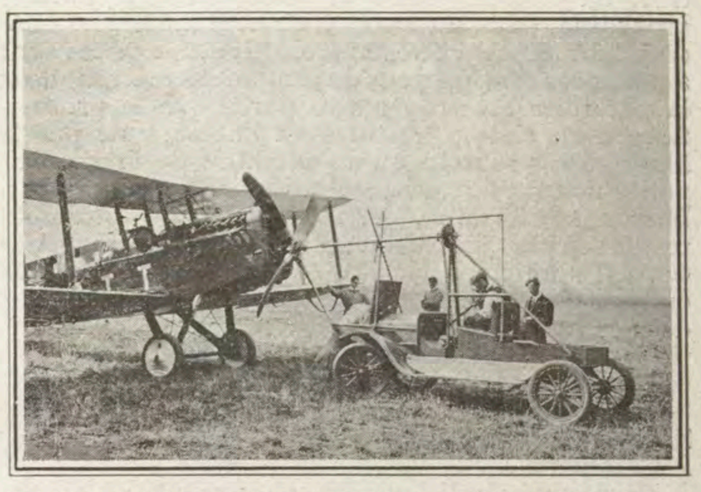
LA LEÇON D ÉDUCATION PHYSIQUE DES « GRANDS » LE MATIN AU STADE MARITIME DE LA BAULE. CE COURS FONDÉ EN 1913 EST DIRIGÉ PAR LE DOCTEUR MOREAU-DEFARGES.



FOKKER, L'INGÉNIEUR HOLLANDAIS QUI FUT PENDANT LA GUERRE AU SERVICE DE L'AVIATION ALLEMANDE, VIENT DE CONSTRUIRE UN NOUVEAU MONOPLAN TRÈS RAPIDE.

FRONVAL LE RECORDMAN DU LOOPING AVEC 624 BOUCLES EN 2 H. 42', 19"5.

FOURNIER, UN ANCIEN DU CYCLE ET DE L'AUTOMOBILE, EST MORT LE 18 DÉCEMBRE.



NOUVEAU DISPOSITIF DE MISE EN MARCHE AUTOMATIQUE DES HÉLICES, EMPLOYÉ PAR LA C^ie AIRCRAFT, TRANSPORT ET TRAVEL, LTD, POUR SES AVIONS DU SERVICE PARIS-LONDRES.

la scène, amenant dans le classicisme pur une note peut-être inattendue mais qui ne sonne point faux.

Les concours n'ont pas été ménagés à Gémier. Pour obtenir leur cohésion, un groupement s'imposait. Les travailleurs doivent unir leurs efforts pour l'obtention du résultat optimus.

Et c'est ainsi que la nouvelle association a été fondée. — Dr Bellin du Coteau.

LES BLESSÉS DU SPORT

Il y a de cela un an ou à peu près, une fracture du coude vint arrêter ma carrière militaire : blessure assez peu glorieuse puisque l'armistice était signé. Fracture du coude banale compliquant une maladroite luxation contractée en lançant la grenade. Rien ne vaut, pour un médecin, l'observation personnelle et c'est à ce titre que le haïssable moi me sera pardonné.

Les fractures ou tels autres traumatismes relèvent plutôt du traité de chirurgie que d'un magazine comme la *V. G. A.* Cependant certaines considérations spéciales méritent de retenir l'attention de ses lecteurs lesquels, de par leur sportivité, sont plus exposés que le commun des mortels à détruire l'harmonie de leur corps.

Plaignons, en passant, une fois pour toutes, le commun des mortels qui ne se fracture point. L'accident est un événement heureux dans la majorité des cas comparé à la maladie ; triste apanage de celui qui ne s'expose pas au travail de force et dont la résistance physique est amoindrie.

Assez vieux médecin déjà, pourvu d'une clientèle de sportsmen, j'ai pu voir un nombre important des victimes du football, cyclisme, athlétisme, etc. L'impression qui m'en est restée vaut qu'on s'y arrête : le sportsman, toutes conditions physiologiques et pathologiques égales, guérit avec une extrême rapidité.

Nous en chercherons un jour les raisons profondes ; le fait existe, indiscutable. Le lundi — jour de réparation — tel footballeur arrive porteur d'une importante hémarthrose — épanchement sanguin synovial. Le pronostic se pose impérieux : « Quand rejouerai-je ? » Petit côté psychologique intéressant de ce blessé impénitent pour lequel la blessure est une gêne d'équipe et que le temps presse de recommencer. Toujours est-il que cette articulation empâtée, douloureuse, va résorber son épanchement en vitesse. Que dans la majorité des cas, le retour à la normale est ultra rapide. Que la guérison se compte par jours et non par semaines. Physionomie toute spéciale de l'arthrite traumatique du footballeur qui s'oppose à la longue boiterie, au point douloureux persistant du bureaucrate inactif.

On doit rapprocher de cette première observation, parce qu'elle en est peut-être la cause, l'efficacité du traitement « ambulatoire » que le blessé applique en général d'instinct. Je ne veux pas dire que le sport anesthésie à ce point que le blessé promène sa fracture ou sa luxation. Ce serait trop vouloir prouver et ne prouver rien, mais nos sportifs appliquent systématiquement la précepte de la mobilisation précoce et le travail musculaire, la contraction volontaire activent — le fait est établi — la réparation.

A côté de cette guérison hâtive de « nos » blessures une autre observation doit être faite, qui d'ailleurs lui est connexe : la part importante de la rééducation physique dans la récupération du membre blessé. J'ai présent à l'esprit, parmi d'autres, le cas remarquable d'un sportif connu — Devic, pour ne le point nommer — lequel a obtenu par un travail raisonné et raisonnable, le retour au fonctionnement normal d'un bras fracassé par balle. Le rôle du sport dans la revivification est à ce point indéniable que l'armée même s'en est rendu compte — vers 1918 — et a appliqué ce procédé thérapeutique dans ses centres de réentraînement.

Je respecte la mécanothérapie savante, ses appareils impressionnants, je sais les bienfaits de la physique modernisée — électricité sous toutes ses formes, chaleur et froid — mais on m'accordera en revanche que la mécanothérapie « du père Adam » est attirante en soi de par sa simplicité même et que le sport est véritablement bon prince puisqu'il secourt ses propres victimes.

AVIATION

ENFIN, VOICI DES PRIX...

Voici des prix, des épreuves, des concours... Pas beaucoup ! C'est un début. Le premier est dû aux frères Michelin qui n'hésitent pas à poursuivre leur idée de réaliser l'aviation pratique. Ce qui, à nos dirigeants, semblera un défi au bon sens. Eux s'imaginent avoir trouvé l'aviation pratique, celle avec quoi on ne peut risquer de se tuer : ils ont supprimé le vol. Et j'avoue que c'est une solution sinon élégante, du moins inattendue. Nous préférons le projet de MM. Michelin qui offrent 500.000 francs au premier aviateur français qui, d'ici le 1er octobre 1930, aura accompli l'épreuve suivante :

« S'envoler d'un point quelconque situé dans un rayon de 10 kilomètres autour du château de Versailles, aller virer autour de la cathédrale de Reims et revenir au point de départ en moins de 1 h. 15, ayant ainsi fourni une vitesse d'au moins 200 kilomètres à l'heure ; puis, partant de la verticale de ce point et, sans atterrir, parcourir — l'appareil conservant la position normale de vol — en une heure au minimum et à une altitude n'excédant pas 100 mètres, une distance de 10 kilomètres, en suivant rigoureusement à l'intérieur le périmètre d'un triangle équilatéral de 3 km. 600 de côté, les virages étant effectués à l'intérieur des angles du triangle. L'atterrissage devra également s'effectuer dans la position normale de vol et sans dommage sérieux à l'appareil, lequel ne devra pas parcourir plus de 5 mètres entre le moment où l'une quelconque de ses parties touchera le sol et l'arrêt complet. En langage vulgaire, l'appareil devra réaliser le programme suivant : faire plus de 200 kilomètres à l'heure, se promener à 10 kilomètres à l'heure et enfin atterrir en 5 mètres sans casser du bois. »

C'est en somme le problème de la sécurité en avion qui est soumis à l'ingéniosité de nos œdipes de l'air.

L'Aéro-Club de France qui a reçu de M. Deutsch de la Meurthe, quelques mois avant sa mort, un don de deux millions, a généreusement prélevé sur cette somme 100.000 francs pour l'aviation. Admirons ce geste ! Deux fractions s'étaient dressées au sein de la docte société, celle des fervents et... l'autre. Dans la première, les Alfred Leblanc, les Soreau, ceux que l'on trouve toujours à la tête du progrès, soutenaient que les deux millions étaient offerts à l'aviation. Dans la seconde, où se rencontraient des compétences qui n'ont pas toujours fait fi des dons à l'aéronautique, on affirmait que la somme devait être réservée aux aménagements et embellissements du club. 100.000 francs ont pu être sauvés pour la bonne cause, bravo ! Mais, dites-vous, si l'aviation mourait, l'Aéro-Club n'aurait plus de raison d'être. Allons donc, et les ballons sphériques ?

Enfin, nous aurons en avril le classique meeting de Monaco réservé aux hydravions. Ce sera une fois de plus un succès qui permettra au plus lourd que l'air de montrer ce qu'il sait faire puisqu'on recourt aux civils. Car avec les Ministères de la Guerre et celui de la Marine... — Jacques Mortane.

Informations.

Le Royal Aéro Club d'Angleterre a engagé un appareil Martinsyde pour la Coupe Deutsch.

Le lieutenant Alcock, qui en compagnie du lieutenant Brown avait réussi la traversée de l'Atlantique a fait une chute mortelle à Côte Evrard près de Rouen, le 19 Décembre.

Résultats techniques.

- 8 décembre. — Poulet quitte Rangoon et vole jusqu'à Moulmein.
- 28 décembre. — Lt Roget sur Bréguet bat le record du monde de hau eur avèc 2 passagers : 6.000 mètres (ancien record Poulet 5.420 m.).
- 2; décembre. — Casale sur Bléri ot avec deux passagers monte à 6 8000 m. (record du monde.)
- 22 décembre. — Un avion anglais ayant à bord deux aviateurs, un mécanic en et un officier de l'armée polonaise, a effectué le raid Londres Varsovie en 14 heures.
- 26 décembre. — Le Lt Lefranc venant d'Agadïr atterrit aux Canaries, poursuivant son raid St-Raphaël-Dakar

AUTOMOBILE

UN AUTODROME FRANÇAIS

Comme l'Angleterre, à Brooklands et comme les Etats-Unis en différents endroits, la France va bientôt posséder son autodrome, dans la banlieue Est de Paris. Si la guerre n'était survenue, il y a cinq ans déjà que nous serions dotés d'un autodrome et ceci, non seulement pour la joie des sportmen de l'automobile, mais aussi, et surtout, pour le plus grand bien de notre industrie automobile.

Au point de vue "sport", l'autodrome permet de remédier aux inconvénients des "circuits" de routes, toujours très onéreux à mettre en état, toujours dangereux par le bombement donné au profil de la chaussée, par le mauvais état des bas-côtés et le manque de largeur de la partie roulante.

Au point de vue "industriel", l'autodrome représente également une nécessité, car il permettra aux constructeurs une mise au point de leurs châssis dans des conditions meilleures que celles de la route; l'autodrome constitue l'idéal "banc d'essais". D'autant plus que la piste peut être conçue d'une manière telle que les essais y soient une répétition de ce qu'ils sont sur la route.

Le public a, lui aussi, gros intérêt à la création d'un autodrome; la suppression de la mise au point sur les routes constituerait une mesure de sécurité très appréciée des riverains des voies servant habituellement à ces essais.

L'autodrome est donc une nécessité pour le développement de notre industrie nationale. La preuve en est que tous les techniciens sont d'accord pour reconnaître que l'industrie anglaise a commencé à progresser réellement à dater du jour où elle a eu à sa disposition la piste de Brooklands.

D'autre part, l'urgence est d'autant plus grande à ce que nous possédions un autodrome, que le nombre va aller très rapidement en croissant, des voitures nouvelles sortant chaque jour des usines; si l'on ne veut pas que les routes situées dans la banlieue immédiate de nos deux grands centres de production, Paris et Lyon, soient encombrées par les châssis en essais, il faut créer le champ clos où ceux-ci pourront rouler en toute sécurité.

Les constructeurs seront, de l'autre côté, enchantés de posséder un "laboratoire" où pourront se poursuivre des essais contrôlés d'endurance ou de vitesse.

En définitive, l'autodrome nous semble répondre à un réel besoin et constituer une entreprise douée d'un bel avenir. Bonne chance, donc, à l'autodrome français. — C. Laville.

ÉCLAIRAGE ET DÉMARRAGE
AVEC LA NOUVELLE
DYNAMO PHi
BICOMPOUND
PUISSANCE ET SÉCURITÉ

Carburateur CLAUDEL

QUELQUES PERFORMANCES :

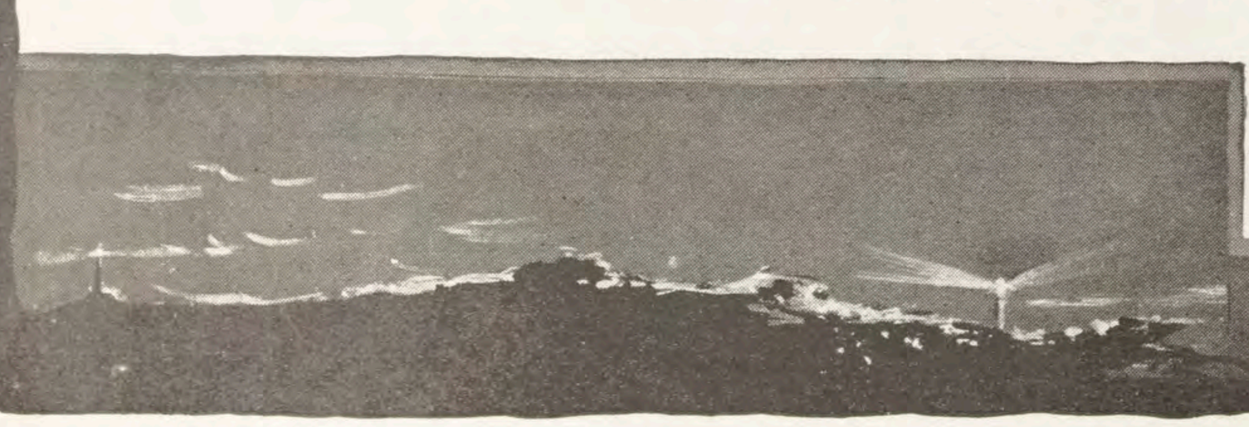
Premières traversées de L'ATLANTIQUE
····· sur Avion ·····
·· et sur Dirigeable ··

·· Essais Officiels ··
···· de vitesse du ····
29 Septembre 1919
298 k. 500 à l'heure
·· sur Monoplace
253 kilm. à l'heure
···· sur Biplace ····

Raid Londres-Australie
par le
Capitaine Ross-Smith
pilotant un appareil Wickers avec moteurs Rolls-Royce et
Carburateurs CLAUDEL
Parcours effectué dans un délai de 27 jours, 20 heures et représentant 17.600 kilomètres.

Le Carburateur Universel CLAUDEL 1920 est actuellement le Carburateur
LE PLUS Pratique, Economique

parce qu'
1° Il peut s'adapter immédiatement sur tous moteurs.
2 Il peut se démonter instantanément en agissant sur un simple bouton. qu libère immédiatement, gicleur, cuve, pointeau, flotteur.
3° Il garde tous les avantages de puissance intégrale et d'économie du carburateur vertical tout en ayant les commodités du carburateur horizontal.



Sté Ame des Carburateurs et Appareils CLAUDEL
42, rue de Villiers,
LEVALLOIS-PERRET (Seine.)

TECHNIQUE SPORTIVE

Par C. Laville.

POUR RÉPARER LES PISTONS.

Quand on a besoin, pour effectuer une réparation, de maintenir en place un piston de moteur, il est nécessaire de faire un montage spécial, de manière que les mâchoires entre lesquelles on serre le piston puissent maintenir celui-ci

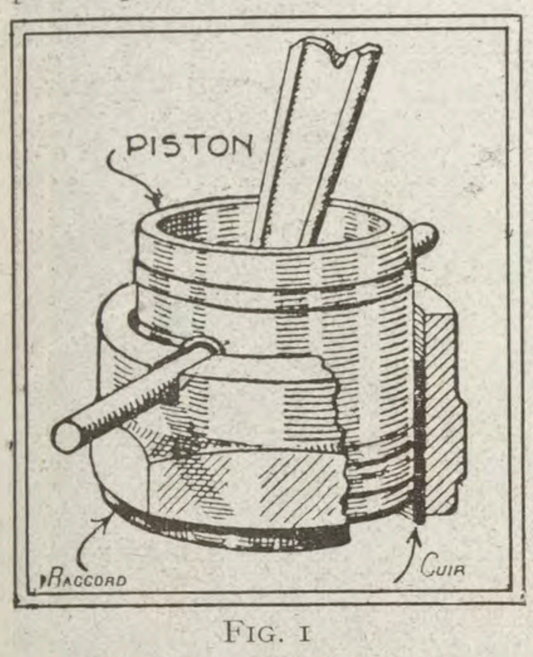


FIG. 1

sur une partie de sa périphérie. L'amateur pourra faire faciliter ces mâchoires avec un raccord de gros tuyau en fonte *(fig. 1)*, raccord qu'on peut se procurer chez n'importe quel plombier. Le type à serrage hexagonal — qui peut plus facilement être maintenu dans un étau — est préférable au type à serrage circulaire.

Maintenez le raccord — que vous avez choisi de diamètre approprié à celui du piston —, soit dans le mandrin d'un tour, soit sur l'étau et arrangez-vous pour que le piston dépasse comme il est indiqué sur la figure. Il faut, naturellement, que vous vous arrangiez pour que l'ouverture dans laquelle s'engage l'axe de piston soit bien dégagée.

Une excellente précaution consistera à interposer une garniture de cuir entre le piston et le raccord, de manière à éviter tout dommage au premier.

POMPE A GRAISSE.

Il est très facile de faire soi-même une pompe à graisse consistante, qui rendra de grands services pour l'entretien de la voiture.

Prenez une boîte à conserves, du type ordinaire *(fig. 2)*. Adaptez à la partie inférieure un bec emprunté à une vieille burette à huile, que vous fixerez par simple soudure ; une rondelle métallique, découpée aux dimensions du diamètre intérieur de

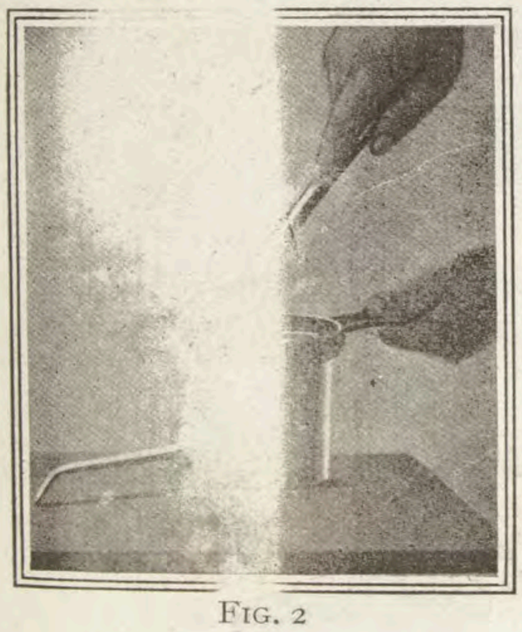


FIG. 2

la boîte, servira à faire pression sur la graisse. Vous pourrez compléter le dispositif par un levier de pompe, ainsi qu'il est indiqué sur la figure 2.

CONTRE LA GELÉE.

En cette saison, il faut prendre des précautions pour éviter que l'eau de circulation ne gèle dans les chemises du moteur ou dans le radiateur de votre automobile. Une excellente précaution consiste, par les temps froids, à vider cette eau aussitôt la voiture rentrée au garage.

On peut également recourir aux solutions qui abaissent le point de congélation de l'eau. Elles sont nombreuses, mais toutes ne sont pas également recommandables, car il faut éviter celles qui dissolvent l'âme des raccords en caoutchouc qui relient les tuyauteries, ou celles qui peuvent avoir une action telle que les conduites soient engorgées.

Une solution qui est incongelable jusqu'à environ 15 degrés au-dessous de zéro peut être faite en mélangeant 100 parties d'eau avec 75 parties de carbonate de potasse et 50 parties de glycérine. Les proportions indiquées s'entendent en poids.

Ce liquide n'est pas corrosif ; il est très liquide et ne gêne en rien la circulation.

RÉPARATION D'UN ARBRE DE POMPE A HUILE.

Il arrive parfois qu'un arbre de pompe à huile se brise comme il est indiqué sur la figure 3. Ce bris provient du fait que les deux parties de l'arbre ont été calculées un

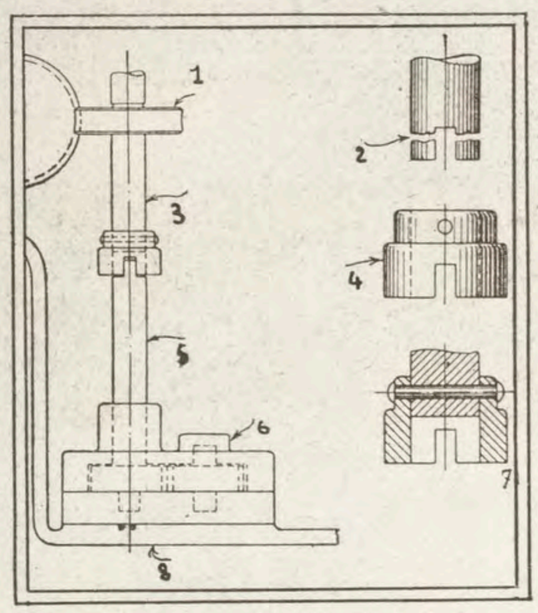


FIG. 3

1. Pignon de commande. 2. Cassure. 3. Arbre de commande. 4. Joint, tournevis. 5. Arbre commandé. 6. Pompe à engrenages. 7. Joint rivé sur l'arbre. 8. Carter du vilebrequin.

peu faibles pour l'effort à transmettre. On pourra éviter de remplacer les deux moitiés de l'arbre par un nouvel arbre en se contentant de les réunir par un accouplement de magnéto du type dit « tournevis ».

En réalité, si l'on ne peut se procurer exactement la pièce qui convient, il n'est pas difficile de la réaliser soi-même, d'après les indications du dessin.

UN CRIC ÉCONOMIQUE.

Un moyen simple, pratique et peu onéreux de faire un cric pour soulever la voiture dans le garage — par exemple pour l'empêcher de reposer sur ses pneus pendant une longue période d'inaction — consiste à faire ce cric au moyen de chevrons de bois ou de fers plats légers *(fig. 4)*. Le levier A, qui comporte un trou à son extrémité peut être articulé par un boulon C à l'un des trous prévus en B. Sur la partie supérieure du levier, on fixe une cale à ouverture en forme

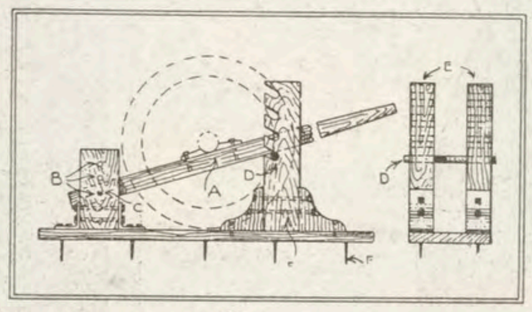


FIG. 4

de demi-cercle, destinée à retenir la pièce soulevée qui est, par exemple, un essieu. Une goupille ou broche D peut être placée dans une encoche prévue à la hauteur désirée pour soulever la machine.

POMPE MÉCANIQUE POUR PNEUS DE VÉLOS.

Encore que gonfler un pneu de vélo soit un exercice salutaire, beaucoup moins fatigant que celui consistant à amener à la pression voulue un pneu de 150, certains sybarites voudraient s'éviter cette fatigue. C'est à leur intention qu'un ingénieur cycliste a réalisé cette pompe mécanique... commandée par pédalage.

La figure 5 indique clairement comment est réalisée cette pompe. Quand on veut la mettre en action, on agit sur le levier d'embrayage au moyen du cordon de tirage. Cette manœuvre a pour effet de tendre le ressort et de mettre le petit pignon en contact avec la chaîne qui l'entraîne ; la biellette, montée excentriquement sur le pignon,

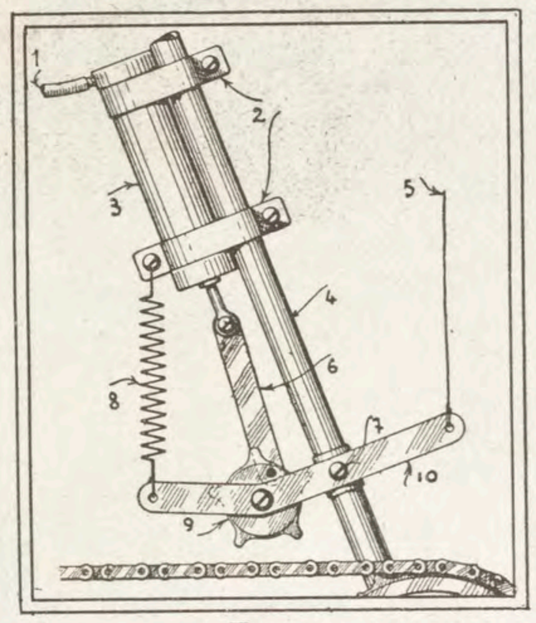


FIG. 5

1. Tuyau de pompe. 2. Colliers de serrage. 3. Pompe. 4. Tube allant du pédalier à la selle. 5. Cordon de tirage. 6. Biellette. 7. Pivot. 8. Ressort. 9. Petit pignon de chaîne. 10. Levier d'embrayage.

transmet son mouvement alternatif à la tige de pompe.

Il va sans dire que le dispositif ne peut servir au gonflement du pneu arrière que si la bicyclette est à roue libre.

ROUES DE SECOURS POUR BICYCLETTE.

Encore que le besoin ne s'en fasse pas cruellement sentir, il peut se trouver des cyclistes partant pour de longues randonnées qui désireraient emporter une roue de secours, ainsi que le font aujourd'hui tous les automobilistes. Cette roue

FIG. 6

devra être une roue arrière, avec pignon de chaîne.

Pour la porter, on réalisera un support en bandes d'acier, dont la forme sera celle indiquée sur la figure 6. Le meilleur emplacement est celui représenté sur la figure : au-dessus de la roue arrière ; ainsi le cycliste ne sera pas gêné dans ses mouvements.

COMMANDES DE GOUVERNAIL.

Sur les petits bateaux à moteur qui sont gouvernés par une roue placée à l'avant ou au milieu de l'embarcation, on peut améliorer largement la facilité de conduite en interposant sur les câbles de commande deux ressorts à boudins semblables à ceux qu'on met quelquefois sur les traits des voitures à chevaux lourdement chargées, ou aux ressorts qui servent à fermer automatiquement les portes.

On enlève une courte portion de chaque câble, et on la remplace par un ressort. Il faut disposer chacun des ressorts de manière à ce qu'il

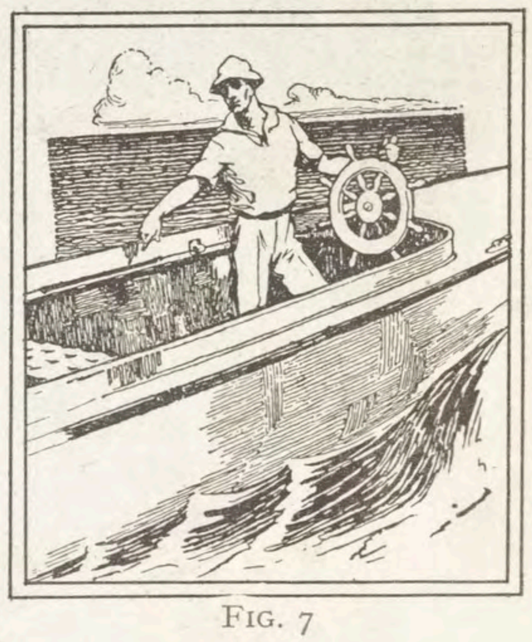


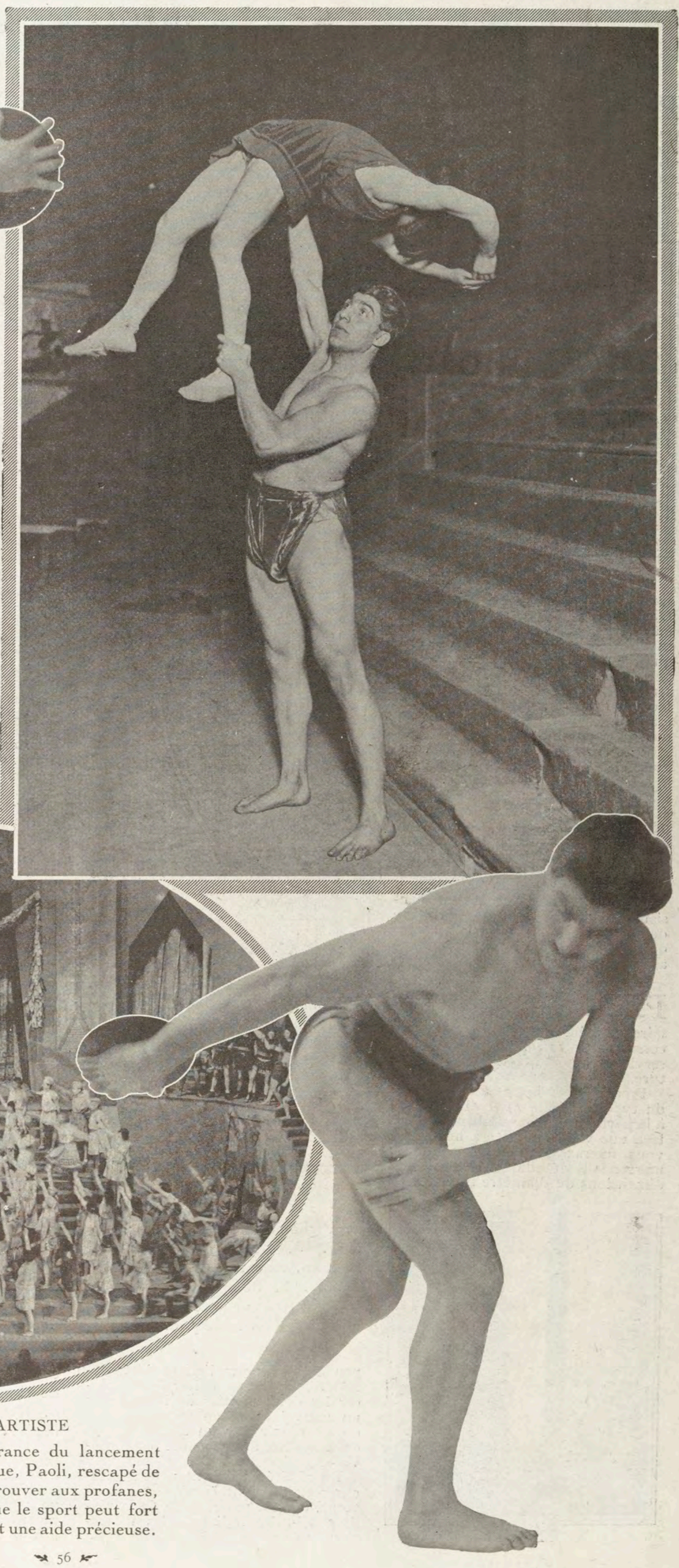
FIG. 7

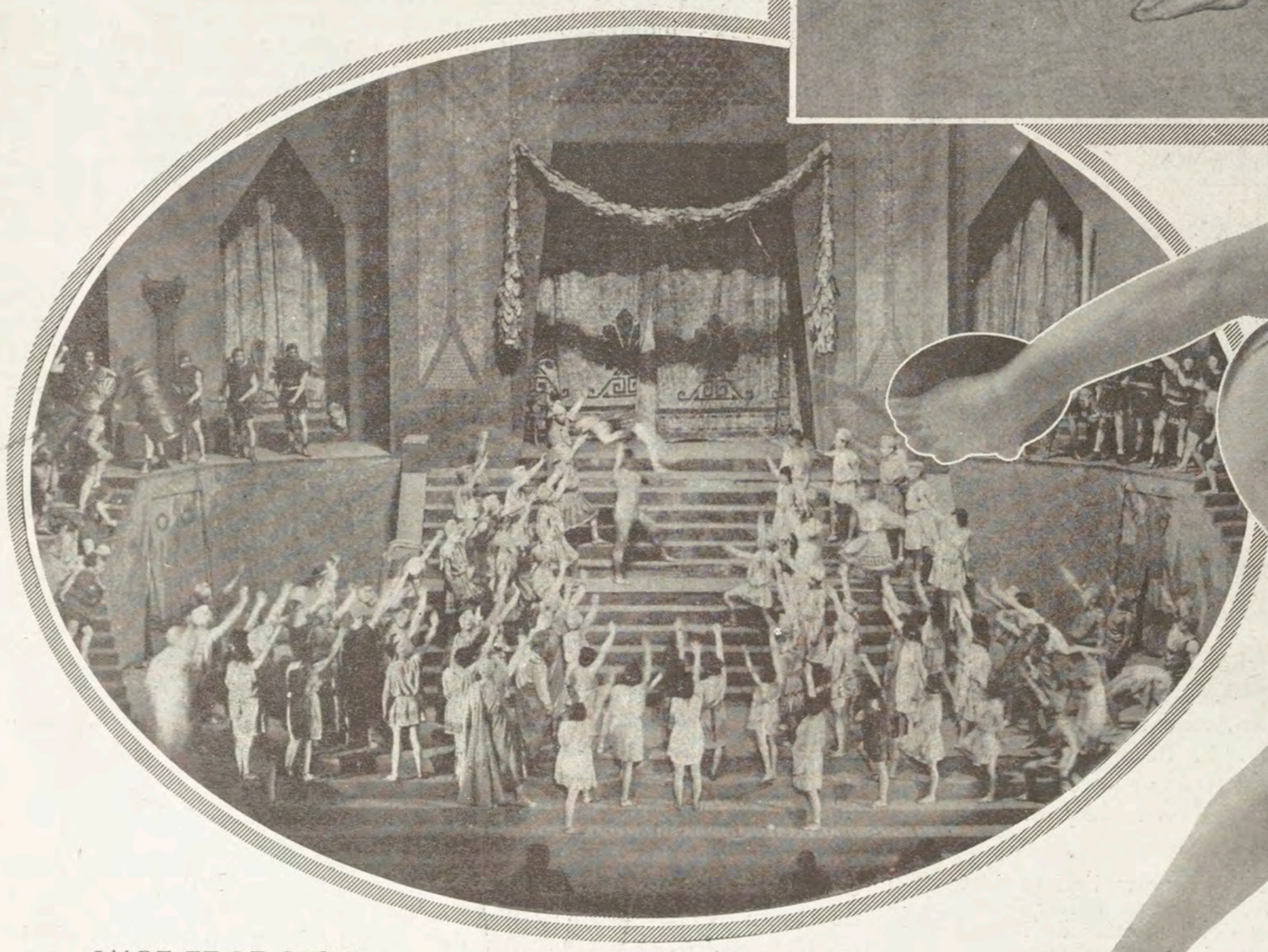
soit toujours faiblement tendu lorsqu'on n'agit pas sur la roue de commande du gouvernail. De cette manière, lorsque le bateau se met en marche, ce qui produit un effort sur les câbles de commande, les ressorts absorbent toute la tension qui peut éventuellement se produire.

LES SPORTIFS AU THÉATRE

M^me^ GOURAUD-MORRIS

M^me^ Gouraud-Morris, de Femina-Sport champion de France, lance le disque dans *Œdipe-Roi*.





L'ART ET LE SPORT

Au Cirque d'Hiver, Gémier a eu l'idée audacieuse de faire participer à sa figuration une foule de champions, parmi lesquels : Géo André, Paoli, Campana, M^me^ Gouraud-Morris, Wurtz.

(VOIR ARTICLE PAGE 11)

PAOLI ARTISTE

Le champion de France du lancement du poids et du disque, Paoli, rescapé de la guerre, tient à prouver aux profanes, dans *Œdipe-Roi*, que le sport peut fort bien apporter à l'art une aide précieuse.